

# Il Piemonte e il Nord



255

# IL PIEMONTE E IL NORD





L'IREs PIEMONTE è un istituto di ricerca che svolge la sua attività d'indagine in campo socioeconomico e territoriale, fornendo un supporto all'azione di programmazione della Regione Piemonte e delle altre istituzioni ed enti locali piemontesi.

Costituito nel 1958 su iniziativa della Provincia e del Comune di Torino con la partecipazione di altri enti pubblici e privati, l'IREs ha visto successivamente l'adesione di tutte le Province piemontesi; dal 1991 l'Istituto è un ente strumentale della Regione Piemonte.

L'IREs è un ente pubblico regionale dotato di autonomia funzionale disciplinato dalla legge regionale n. 43 del 3 settembre 1991.

Costituiscono oggetto dell'attività dell'Istituto:

- la relazione annuale sull'andamento socioeconomico e territoriale della regione;
- l'osservazione, la documentazione e l'analisi delle principali grandezze socioeconomiche e territoriali del Piemonte;
- rassegne congiunturali sull'economia regionale;
- ricerche e analisi per il piano regionale di sviluppo;
- ricerche di settore per conto della Regione Piemonte e di altri enti e inoltre la collaborazione con la Giunta Regionale alla stesura del Documento di programmazione economico finanziaria (art. 5 l.r. n. 7/2001).

### **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Angelo Pichierri, *Presidente*

Brunello Mantelli, *Vicepresidente*

Paolo Accusani di Retorto e Portanova, Antonio Buzzigoli, Maria Luigia Gioria,  
Carmelo Inì, Roberto Ravello, Maurizio Ravidà, Giovanni Salerno

### **COMITATO SCIENTIFICO**

Giorgio Brosio, *Presidente*

Giuseppe Berta, Cesare Emanuel, Adriana Luciano,  
Mario Montinaro, Nicola Negri, Giovanni Ossola

### **COLLEGIO DEI REVISORI**

Emanuele Davide Ruffino, *Presidente*

Fabrizio Allasia e Massimo Melone, *Membri effettivi*  
Mario Marino e Liliana Maciariello, *Membri supplenti*

### **DIRETTORE**

Marcello La Rosa

### **STAFF**

Luciano Abburrà, Stefano Aimone, Enrico Allasino, Loredana Annaloro, Maria Teresa Avato,  
Marco Bagliani, Davide Barella, Cristina Bargerò, Giorgio Bertolla, Paola Borriore, Laura Carovigno,  
Renato Cogno, Luciana Conforti, Alberto Crescimanno, Alessandro Cunsolo, Elena Donati,  
Carlo Alberto Dondona, Fiorenzo Ferlino, Vittorio Ferrero, Filomena Gallo, Tommaso Garosci,  
Maria Inglese, Simone Landini, Antonio Larotonda, Eugenia Madonia, Maurizio Maggi,  
Maria Cristina Migliore, Giuseppe Mosso, Carla Nanni, Daniela Nepote, Sylvie Occelli,  
Giovanna Perino, Santino Piazza, Stefano Piperno, Sonia Pizzuto, Elena Poggio,  
Lucrezia Scalzotto, Filomena Tallarico, Giuseppe Virelli



# INDICE

Premessa	V
1. Il Nord	1
1.1 Il sistema economico	2
1.2 Il sistema infrastrutturale	8
1.3 L'armatura urbana	15
2. Il Piemonte	23
2.1 Il quadrante Nord-Ovest	24
2.2 Il quadrante Sud-Est	34
2.3 Il quadrante Nord-Est	40
2.4 Il quadrante Sud-Ovest	46
Per concludere: un esempio di cooperazione inter-regionale	53



## P R E M E S S A

A partire dal 2008 la Regione Piemonte, insieme ad altre Regioni ed in collaborazione con diverse istituzioni scientifiche, ha sostenuto un progetto di ricerca sullo sviluppo economico, le società e le istituzioni nell'Italia del Nord (d'ora in poi Progetto Nord). Alla base del lavoro vi è l'ipotesi che il Nord, amalgama assai composto e flessibile di economia e società, possa rappresentare (ed essere rappresentato come) una macro-regione ovvero uno spazio economico tendenzialmente unitario. Per cercare conferme o smentite a tale ipotesi sono state promosse in questi anni indagini e ricerche che si sono avvalse di diversi strumenti analitici e hanno spaziato su numerose tematiche. In generale, le indagini svolte si sono mosse attorno a tre profili di analisi: *sociografico*, per osservare l'oggettiva presenza di omogeneità socioeconomiche nei territori assunti come riferimento; *identitario*, per comprendere in che misura siano o meno diffusi sensi di appartenenza negli individui, nei gruppi e nelle collettività che popolano questo spazio geografico; *politico*, per studiare l'esistenza di affinità o tratti comuni nei modelli di *governance* regionale. Tale sforzo di analisi, ancora in corso, ha già dato luogo ad una serie di contributi che, senza avere l'ambizione di giungere a conclusioni definitive, sono stati presentati e discussi in diverse occasioni (seminari e convegni)\*. Alcuni di questi contributi sono stati inoltre raccolti in due volumi attualmente in corso di stampa. Il primo lavoro, a cura di Paolo Perulli e Angelo Pichierrri (e pubblicato per Einaudi), offre una rilettura complessiva del Nord attraverso una serie di saggi che, focalizzando l'attenzione su specifici oggetti o tematiche (città, imprese, infrastrutture, immigrazione, ambiente, ecc.), mettono in luce tratti comuni, differenze, evoluzioni (più o meno recenti) che hanno investito le regioni del Nord. Il secondo lavoro, curato da Sergio Conti (e di prossima pubblicazione per Bruno Mondadori) pone invece al centro della analisi il Piemonte ed è stato svolto con il metodo dello studio di caso. In questa ricerca, l'analisi non si sviluppa attraverso la disamina di singoli settori/tematiche (imprese, ambiente, città, ecc.) ma propone una lettura articolata per ambiti territoriali. Un approccio di analisi impiegato di recente anche dall'Ires Piemonte per i lavori (coordinati da Paolo Buran) volti all'elaborazione del Terzo Rapporto Triennale sugli Scenari Evolutivi del Piemonte. In questo documento si è cercato, a partire dai numerosi contributi finora realizzati nell'ambito delle diverse attività citate, di estrarre e riunire alcuni dati, informazioni ed interpretazioni ritenute di particolare interesse. Quello che si offre al lettore non è pertanto un lavoro originale bensì, come previsto dalla convenzione tra Regione e Ires Piemonte, una sintesi redazionale dei risultati delle ultime ricer-

\* La Regione Piemonte e l'Ires hanno organizzato il convegno e il seminario svoltisi a Torino rispettivamente nel marzo 2008 e nel luglio 2009.



che svolte nell'ambito del Progetto Nord. In quanto sintesi redazionale, il documento presenta diversi limiti ed è stato elaborato seguendo regole un po' atipiche. Innanzitutto sconta una certa disomogeneità espositiva in ragione delle diverse tematiche e dei distinti metodi di indagini impiegati dagli autori dei contributi svolti nel Progetto Nord. In secondo luogo, per non appesantire la lettura non sempre sono state rispettate le tradizionali norme redazionali delle pubblicazioni scientifiche. Infine, considerato che i contributi realizzati sono assai numerosi, si è scelto di richiamare l'attenzione solo su alcuni, rinviando il lettore interessato alle pubblicazioni in corso sopra citate. Ciò premesso, il documento è diviso in due parti. Nella prima sono state raccolte analisi e riflessioni attinenti al sistema economico, alle infrastrutture e alle città emerse nell'ambito del Progetto Nord. La seconda parte è invece dedicata alle analisi relative al Piemonte e si fonda soprattutto sui materiali elaborati dall'Ires per il Rapporto Triennale di Scenario ed in particolare nelle analisi che hanno cercato di ricostruire caratteri ed evoluzione delle principali articolazioni territoriali della regione. Il documento si conclude richiamando l'attenzione su un'interessante iniziativa messa in campo dalle Regioni del Nord volta a promuovere uno scambio di esperienze nel campo della pianificazione territoriale, per la costruzione e la condivisione di visioni comuni relative al capitale territoriale e socio-economico delle regioni coinvolte.

**CAPITOLO 1**  
**Il Nord**



Alla base del Progetto di ricerca c'è l'ipotesi che il Nord<sup>1</sup> possa rappresentare (ed essere rappresentato come) una macro-regione ovvero uno spazio economico tendenzialmente unitario. L'idea di osservare il Nord come territorio unitario non è del tutto nuova nel dibattito italiano degli ultimi anni; essa è stata già avanzata, all'inizio degli anni novanta, in un lavoro della Fondazione Agnelli che individuava nell'area padana "un sistema di sistemi" e poi in numerose pubblicazioni e lavori, anche se con diverse chiavi di lettura. Il Progetto Nord presenta tuttavia alcune importanti peculiarità. Innanzitutto non tematizza la questione Nord in connessione/contrapposizione con la questione meridionale ma rivolge la sua attenzione ad indagare il Nord in quanto tale (le sue realtà, le sue dinamiche, la sua organizzazione). In secondo luogo si colloca in una fase storica relativamente nuova in cui sembra "delinearsi un processo di convergenza tra Nord Ovest e Nord Est intorno a un modello di capitalismo industriale segnato dalla centralità della media impresa" (Perulli e Pichierri, 2010). Infine, sulla base di recenti indagini e ricerche, il Progetto pone enfasi su un nuovo modello di produzione che prende spunto dall'osservazione che una quota crescente dell'attività economica non si svolge più attraverso i tradizionali modelli produttivi (quello fordista centrato sulla singola impresa e quello distrettuale su base locale) ma si realizza attraverso reti di impresa caratterizzate dalla presenza, nella medesima filiera produttiva, di una pluralità di soggetti non necessariamente prossimi dal punto di vista territoriale, tra loro legati da relazioni in grado di mediare autonomia e interdipendenza. In questo nuovo contesto che si va delineando, le città e le reti di città tendono a diventare un'importante infrastruttura per la competitività. Le reti di relazione che le medie imprese, i *cluster* produttivi e le reti di imprese costruiscono nello svolgimento delle loro attività, pur essendo talora as-

sai lunghe (internazionali) e a volte assai corte (locale), è alla scala del Nord che si consolidano per alcune tipologie di attività (fornitori, squadra manageriale, servizi). Il Nord diviene quindi, nelle parole di Grandinetti, quello "spazio elettivo" che sta tra il distretto e l'economia mondo (Grandinetti, 2010). All'interno di questo quadro generale, parte del quale è ipotesi in cerca di conferma, il Progetto propone di concepire il Nord come una città-regione globale di rilevanza europea, facendone la chiave di volta per affrontare l'attuale crisi italiana (Perulli e Pichierri, 2010). Nelle attività di studio e nei contributi finora predisposti dai diversi autori che hanno lavorato al Progetto Nord, tali ipotesi e quadri interpretativi sono stati messi alla prova adottando diversi profili di analisi. Tra i numerosi e interessanti lavori svolti nell'ambito del progetto di ricerca, per questo documento si è dovuto operare necessariamente una cernita e si è scelto di selezionare quei lavori, e da essi estrarre alcuni passaggi, in cui con maggior attenzione venivano offerti dati e interpretazione relativi al sistema economico-produttivo, alle infrastrutture e alle città del Nord.

## 1.1 IL SISTEMA ECONOMICO

Nel suo contributo dedicato al sistema infrastrutturale, Lanfranco Senn offre all'inizio una panoramica delle regioni del Nord comparando gli andamenti di alcuni principali indicatori (demografici ed economici) nel periodo 1992-2008. Si tratta di un quadro ormai parzialmente superato, soprattutto per alcuni dati economici (che non tengono conto della recente crisi e recessione). Il contributo di Senn propone comunque alcuni spunti di riflessione sulle trasformazioni che hanno investito le Regioni del Nord negli ultimi due decenni.

Nel periodo considerato (1992-2008) è indubbio che

<sup>1</sup> Si è soliti ricomprendere nel Nord il territorio di Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Emilia Romagna



il Nord Italia abbia subito un ulteriore sviluppo (qui e oltre Senn, 2010). Come si può vedere nelle tabelle seguenti, almeno per quanto riguarda gli indicatori più semplici (popolazione, occupazione, disoccupazione, PIL pro capite) un'evoluzione positiva c'è stata, sia a livello complessivo che per molte delle sue parti. Anche solo in termini di popolazione – e nonostante il rallentamento della natalità – tra il 1992 e il 2008 il Nord è cresciuto complessivamente del 7,07% (Tab. 1), con punte di aumento a due cifre in Trentino Alto Adige e Veneto e l'unico decremento in Liguria.

È significativo peraltro notare (Tab. 2) che le due re-

gioni a popolazione già più elevata (Lombardia e Veneto) hanno ulteriormente aumentato la densità (ab./kmq) a sottolineare la loro forte attrattività.

Anche il PIL pro-capite, tra il 1995 e il 2006, è andato crescendo in tutte le regioni del Nord (Tab. 3) in misura più rilevante in quelle più "forti" a conferma di un chiaro rafforzamento della "gerarchia" dello sviluppo settentrionale.

Il tasso di occupazione della popolazione regionale è pure aumentato tra il 1999 e il 2008 (Tab. 4), mostrando incrementi variabili intorno ai 5-6 punti. Rispetto alla media del Nord Italia (+5,98) Liguria, Friuli Venezia Giulia e Lombardia hanno registrato una

**Tabella 1 - LA CRESCITA DEMOGRAFICA**

REGIONI	1992	2008	%
Piemonte	4.298.884	4.401.266	2,38
Valle d'Aosta	115.897	125.979	8,70
Lombardia	8.860.344	9.642.406	8,82
Trentino AA	890.449	1.007.267	13,11
Veneto	4.381.146	4.832.340	10,29
Friuli VG	1.196.190	1.222.061	2,16
Emilia Romagna	3.908.454	4.275.802	9,39
Liguria	1.674.115	1.609.822	-3,99
<b>Totale Nord Italia</b>	<b>25.325.479</b>	<b>27.116.943</b>	<b>7,07</b>

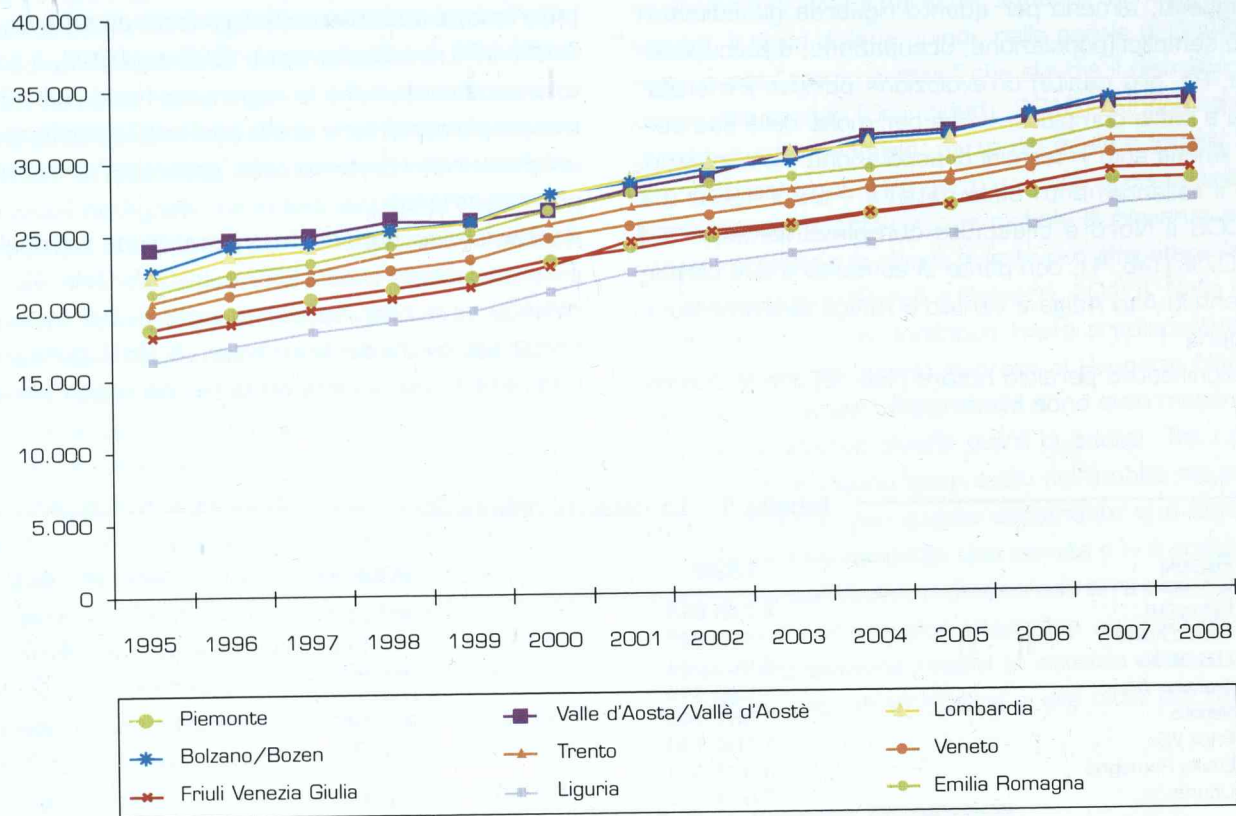
Fonte: Senn, 2010 - Demo Istat

**Tabella 2 - PRESSIONE DEMOGRAFICA NEL NORD ITALIA (DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE, AB./KMQ)**

	1996	2000	2004	2007
Emilia-Romagna	181,2	183,7	191,2	197,4
Friuli-Venezia Giulia	156,3	156,2	159	161,1
Liguria	304,7	297,2	297,4	301,8
Lombardia	390	394,2	408,8	420,8
Piemonte	170,9	169,9	173	176,1
Provincia Autonoma Bolzano	61	62,4	64,4	66,6
Provincia Autonoma Trento	74,8	76,9	80,5	83,1
Valle d'Aosta	36,2	36,8	37,8	38,7
Veneto	251,7	256	265,9	273,3

Fonte: Senn, 2010 - Eurostat, Regional statistics database

Tabella 3 - ANDAMENTO DEL PIL PROCAPITE REGIONALE



Fonte: Senn, 2010 - Eurostat, Regional statistics database

Tabella 4 - TASSO DI OCCUPAZIONE DELLA POPOLAZIONE REGIONALE DEL NORD ITALIA

	1999	2008	%
Emilia-Romagna	64,80	70,20	+ 5,40
Friuli-Venezia Giulia	58,70	65,30	+ 6,60
Liguria	54,60	63,80	+ 9,20
Lombardia	60,50	67,00	+ 6,50
Piemonte	58,90	65,20	+ 6,30
P.A. Bolzano	67,20	70,50	+ 3,30
P.A. Trento	61,70	66,70	+ 5,00
Valle d'Aosta	62,30	67,90	+ 5,60
Veneto	60,50	66,40	+ 5,90
<b>Media Nord Italia</b>	<b>61,02</b>	<b>67,00</b>	<b>+ 5,98</b>

Fonte: Senn, 2010 - Eurostat, Regional statistics database



crescita del tasso di occupazione superiore e solo la Provincia di Bolzano e quella di Trento hanno registrato un incremento del tasso decisamente inferiori alla media.

L'evoluzione più significativa del sistema economico è costituita dalle modificazioni strutturali della composizione "settoriale". Non sempre le statistiche occupazionali e sul valore aggiunto riescono a testimoniare il progressivo passaggio da un'economia tradizionalmente di "fabbricazione" di prodotti ad una in cui la stessa manifattura si è arricchita di un contenuto qualificante di servizi. Le classificazioni "settoriali" sono sempre più inadeguate a rendere conto del rilevante ruolo del terziario implicito che è contenuto nei prodotti a più alto valore aggiunto ed a maggiore contenuto tecnologico avanzato incorporato. Ma al di là delle difficoltà di misurazione – che pure inficiano la comprensione dei fenomeni – è esperienza corrente che la "continuità" dei processi produttivi manifatturieri – terziari è andata sempre più diffondendo e approfondendo. Il Nord Italia – anche nel suo complesso, ma certamente in alcune delle sue città principali ed in alcuni suoi poli produttivi particolari (ad esempio la Brianza, alcune aree venete, friulane ma anche piemontesi) – è stato particolarmente soggetto a questo fenomeno di integrazione e "commistione" settoriale. La composizione settoriale dell'economia del Nord Italia ha registrato tra il 1996 e il 2008 un sensibile aumento complessivo delle unità locali (+27,5 % - Tab. 5). Tale risultato è frutto di alcuni aggiustamenti, il principale dei quali è da ascrivere ad una crescente "multilocalizzazione" delle imprese: le stesse imprese, cioè, hanno disarticolato sul territorio le diverse funzioni aziendali per avvicinarsi rispettivamente ai nuovi mercati (è il caso del terziario, in particolare nelle "grandi regioni"- Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte) o alle nuove fon-

ti di produzione delle *utilities* (con *trends* analoghi ai precedenti con un minore ruolo dell'Emilia Romagna). La riduzione delle unità locali manifatturiere – generale per tutto il Nord- e la crescita delle unità locali terziarie conferma un travaso di funzioni aziendali, prima incorporate in imprese del secondario, oltre ad uno sviluppo autonomo di attività terziarie. L'integrazione in filiere di produzione e servizi confermano che in questo periodo si è manifestato anche nel Nord Italia il fenomeno che i francesi – alcuni anni fa – avevano già battezzato con il termine di *servuction* che "omogeneizza" lo sviluppo territoriale e lo caratterizza con fenomeni di transizione "dolce" e non conflittuale tra attività industriali e terziarie.

È all'interno di questo quadro generale relativo ai processi di trasformazione della composizione settoriale dell'economia delle Regioni del Nord che sembra delinearsi il fenomeno di una sempre maggior rilevanza della media impresa (qui intesa secondo gli ormai tradizionali criteri di Mediobanca Unioncamere<sup>2</sup>). In particolare, l'ipotesi che la media impresa rappresenti uno dei principali fattori strutturanti in grado di integrare i diversi sottosistemi che compongono il Nord viene esplorata nel contributo di Roberto Grandinetti (Grandinetti, 2010). Le medie imprese risultano infatti particolarmente numerose nell'Italia del Nord e in particolare in Lombardia (1326), in Veneto (798) e in Emilia-Romagna (607) [tab. 6]. Se il dato della Lombardia appare scontato molto meno lo è quello del Veneto, dove è presente un numero di medie imprese doppio rispetto al Piemonte e addirittura triplo rispetto alla Toscana.

Ancora più interessante è osservare la presenza relativa delle medie imprese nelle diverse regioni. A tal fine nella Tabella 6 è stato calcolato il coefficiente di specializzazione regionale rapportando – sempre con riferimento ai settori manifatturieri – l'incidenza delle

<sup>2</sup> Secondo questa fonte sono medie le imprese che appartengono alla classe 50-499 addetti e al contempo realizzano un fatturato compreso tra 13 e 290 milioni di euro. I settori di riferimento inclusi nell'indagine sono quelli manifatturieri.



**Tabella 5 - COMPOSIZIONE SETTORIALE DELLE ECONOMIE REGIONALI DEL NORD ITALIA  
(ESPRESSA IN UNITÀ LOCALI)**

	SETTORE SECONDARIO											
	SETTORE PRIMARIO			ATTIVITÀ MANIFATTURIERE			PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA, GAS E ACQUA			COSTRUZIONI		
	1996	2008	VAR%	1996	2008	VAR%	1996	2008	VAR %	1996	2008	VAR%
Piemonte	40.332	66.707	65%	52.145	49.706	-4,7%	209	367	75,6%	44.878	71.156	58,6%
Valle d'Aosta	453	2.195	385%	1.101	1.043	-5,3%	13	30	130,8%	2.036	2.798	37,4%
Lombardia	16.674	56.743	240%	133.406	124.911	-6,4%	401	818	104,0%	90.493	142.474	57,4%
Trentino Alto Adige	5.931	30.798	419%	6.428	4.694	-27,0%	172	142	-17,4%	6.843	7.663	12,0%
Veneto	31.528	85.316	171%	69.820	66.898	-4,2%	113	250	121,2%	46.742	72.863	55,9%
Friuli Venezia Giulia	13.392	19.664	47%	13.638	12.300	-9,8%	48	68	41,7%	11.027	15.497	40,5%
Liguria	3.306	13.975	323%	14.398	14.027	-2,6%	68	104	52,9%	16.493	26.261	59,2%
Emilia Romagna	13.792	72.791	428%	59.352	58.142	-2,0%	152	230	51,3%	42.677	74.830	75,3%
<b>Totale Nord Italia</b>	<b>125.408</b>	<b>348.189</b>	<b>178%</b>	<b>350.288</b>	<b>331.721</b>	<b>-5,3%</b>	<b>1.176</b>	<b>2.009</b>	<b>70,8%</b>	<b>261.189</b>	<b>413.542</b>	<b>58,3%</b>
	COMMERCIO			SETTORE TERZIARIO			TOTALE					
	1996	2008	VAR%	1996	2008	VAR%	1996	2008	VAR %	1996	2008	VAR %
Piemonte	104.263	105.352	1,0%	101.700	127.031	24,9%	343.527	420.319	22,4%			
Valle d'Aosta	2.768	2.438	-11,9%	3.334	3.999	19,9%	9.705	12.503	28,8%			
Lombardia	200.714	200.292	-0,2%	217.430	294.865	35,6%	659.118	820.103	24,4%			
Trentino Alto Adige	12.341	9.026	-26,9%	14.571	13.900	-4,6%	46.286	66.223	43,1%			
Veneto	104.950	106.579	1,6%	89.982	129.452	43,9%	343.135	461.358	34,5%			
Friuli Venezia Giulia	26.654	23.628	-11,4%	23.904	29.012	21,4%	88.663	100.169	13,0%			
Liguria	44.076	41.037	-6,9%	38.205	46.861	22,7%	116.546	142.265	22,1%			
Emilia Romagna	101.150	97.684	-3,4%	99.822	127.328	27,6%	316.945	431.005	36,0%			
<b>Totale Nord Italia</b>	<b>596.916</b>	<b>586.036</b>	<b>-1,8%</b>	<b>588.948</b>	<b>772.448</b>	<b>31,2%</b>	<b>1.923.925</b>	<b>2.453.945</b>	<b>27,5%</b>			

Fonte: Senn, 2010 - Infocamere, anni 1996-2008

**Tabella 6 - MEDIE IMPRESE INDUSTRIALI PER REGIONE 2006**

GRADUATORIA	NUMERO	GRADUATORIA	COEFFICIENTE DI SPECIALIZZAZIONE
<b>Lombardia</b>	1.326	<b>Veneto</b>	1,67
<b>Veneto</b>	798	<b>Lombardia</b>	1,52
<b>Emilia-Romagna</b>	607	<b>Friuli-Venezia Giulia</b>	1,52
<b>Piemonte</b>	401	<b>Emilia-Romagna</b>	1,47
Toscana	248	<b>Trentino-Alto Adige</b>	1,20
Marche	197	<b>Piemonte</b>	1,14
<b>Friuli-Venezia Giulia</b>	140	Marche	1,10
Campania	125	Umbria	1,00
Abruzzo	85	Abruzzo	0,83
Lazio	82	Toscana	0,62
<b>Trentino-Alto Adige</b>	80	Campania	0,43
Umbria	71	Lazio	0,34
Puglia	68	Puglia	0,29
Altre regioni	117	Altre regioni	0,21
ITALIA	4.345	ITALIA	1,00

Fonte: Grandinetti 2010



medie imprese di una regione sul corrispondente totale nazionale all'incidenza del totale delle imprese della stessa regione sul totale nazionale. Il quadro che emerge è sorprendente. Infatti, le regioni settentrionali (fatta eccezione per la Liguria) occupano l'intera sezione superiore della graduatoria. Da segnalare nuovamente il Veneto, che occupa ora la posizione di vertice (1,67), ma anche il Friuli-Venezia Giulia, che possiede un coefficiente di specializzazione nella classe delle medie imprese pari a quello della Lombardia (1,52). Dopo il Piemonte (1,14) si collocano due regioni dell'Italia centrale, Marche e Umbria, con la seconda posizionata al centro della graduatoria. Per tutte le altre regioni centrali o meridionali (e per la Liguria) il valore dell'indice è inferiore all'unità, nella maggioranza dei casi molto basso. A vent'anni e più dal pregevole saggio di Arnaldo Bagnasco sulle tre Italie lo scenario che i dati esposti disegnano appare dunque profondamente mutato. Il fenomeno più dinamico di questi anni è rappresentato dalle medie imprese, come in passato era stato per le piccole imprese e i distretti industriali<sup>3</sup>, e la geografia delle medie imprese non porta a distinguere tra Nord-Ovest e Nord-Est, aggregando al contempo il Nord-Est al Centro, bensì piuttosto a riaggregare il Nord-Ovest al Nord-Est e a distinguere l'intera (o quasi) Italia settentrionale dal resto del paese. In altre parole, le regioni dell'Italia settentrionale sono quelle caratterizzate dalla maggior presenza relativa di medie imprese. I primi risultati di un'indagine attualmente in corso, circoscritta alle medie imprese del Nord-Est, segnalano inoltre che il Nord costituisce il contenitore privilegiato di una parte significativa delle loro scelte; le medie imprese analizzate sviluppano nel Nord le proprie relazioni con fornitori di servizi, nel Nord reclutano i dirigenti per formare le proprie squadre manageriali, nel Nord promuovono alleanze con partner industriali.

È proprio su tali fenomeni che si sofferma la riflessione di Federico Butera (Butera, 2010). Osservando i processi di trasformazione del sistema imprenditoriale, Butera osserva infatti che la straordinaria espansione delle medie imprese degli ultimi anni ha trovato un primo passo sul territorio di origine, poi sul territorio del Nord (designer e pubblicità a Milano, tecnologie a Torino, consulenza a Milano, informatica in tutto il Nord, finanza in tutto il Nord, università eccellenti in Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Friuli, Emilia Romagna, etc.). Nel contempo, le medie imprese eccellenti hanno inoltre in modo crescente un ruolo di regia e attivazione di reti internazionali di imprese che cooperano e competono e che si distribuiscono porzioni di catena del valore crescenti. Per affrontare il nuovo contesto competitivo le imprese italiane di successo (medie ma anche grandi e piccole) si sono infatti spesso configurate come *imprese rete* e *reti di impresa governate*. Tali reti di imprese e imprese rete sono costituite da diverse imprese autonome che cooperano e spesso competono fra loro, che sono disperse nello spazio, che coprono varie aree della catena del valore, ma che sono regolate da processi unitari (*governance, marketing and branding*, tecnologia, logistica, ricerca e sviluppo). Spesso operano su scala estesa e talvolta mondiale. L'organizzazione a rete influenza anche la configurazione della struttura socio-economica dei territori. Come è noto, i distretti tradizionali avevano una base essenzialmente territoriale dove attività economiche omogenee e interconnesse erano favorite da "un'atmosfera imprenditoriale". La letteratura individua ora diverse nuove forme di distretti, ossia di imprese e territori in rete, come i *cluster*. A differenza del distretto, il *cluster* ha un "nucleo" molto denso sul territorio ma si ramifica in reti esterne al territorio per distribuire, fra vari soggetti esterni, fasi dei processi di progettazione dei prodotti.

<sup>3</sup> Ricordiamo che Bagnasco non usa il termine "distretto industriale", pur dedicando ampio spazio all'argomento. Il contributo seminale di Giacomo Becattini sui distretti industriali viene infatti pubblicato due anni dopo le *Tre Italie*, nel 1979.



ti/servizi, della produzione, del *marketing* e delle vendite, della logistica distributiva e soprattutto nella configurazione di *business model nuovi*, che aumenta il valore generato. In queste reti di impresa si conferma l'importanza della prossimità geografica ma si afferma anche una crescente importanza della "prossimità strategica": la capacità cioè di operare interventi sinergici tra territori e settori differenti ma complementari. Tutte queste forme di processi produttivi sono accomunate dalla presenza di un "nucleo" territorialmente localizzato e da risorse e servizi offerti sia da reti originate sul territorio, che si estendono oltre di esso ("reti di imprese allungate"), sia da reti di imprese e organizzazioni originate altrove, ma che hanno localizzazioni sul territorio ("imprese rete multinazionali"). Le reti allungate non connettono solo imprese fra loro, ma imprese e professionisti. Le reti di imprese della conoscenza includono, oltre alle imprese di produzione di beni e servizi, anche università, studi professionali, comunità professionali, comunità di pratiche, singoli professionisti. Anche le riflessioni di Roberto Grandinetti confermano queste interpretazioni laddove l'autore osserva che le trasformazioni dei sistemi produttivi locali avvengono seguendo modalità differenti rispetto al tradizionale modello marshalliano (Grandinetti, 2010). Se quest'ultimo si è storicamente distinto per la capacità di auto-generare le risorse di conoscenza necessarie alla propria riproduzione ed evoluzione, con l'avanzare del processo di globalizzazione la situazione tende a modificarsi. Allo stato attuale, le *chances* competitive dei distretti industriali sembrano infatti dipendere sempre più dalla capacità di questi sistemi di collegarsi ai circuiti cognitivi dell'economia globale. Si tratta di un passaggio evolutivo che richiede la presenza di attori locali capaci di fungere da interfacce cognitive o *gatekeepers* della conoscenza tra il contesto distrettuale e l'ambiente globale. Le indagini svolte nell'ambito del Progetto Nord tendono a identificare nelle medie imprese teste di filiera e nelle imprese che offrono servizi ad alto contenuto di

conoscenza ad altre imprese i soggetti che svolgono questo complesso lavoro cognitivo.

È all'interno di questo quadro generale che inizia a delinearsi, secondo Paolo Perulli e Angelo Pichierri, quel processo di convergenza tra Nord-Ovest e Nord-Est intorno a un modello di capitalismo industriale segnato dalla centralità della media impresa (risultato stilizzato di un processo di disaggregazione delle grandi imprese a Ovest, di crescita delle piccole e medie a Est e in generale nell'area distrettuale).

## 1.2 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Accanto ai caratteri e alle trasformazioni del sistema economico, e più in particolare del sistema produttivo, nell'ambito del Progetto Nord si è dedicata attenzione anche alla questione infrastrutturale e più in generale ai beni collettivi per la competitività. Per quanto il tema sia presente in numerosi contributi, sono soprattutto i lavori di Lanfranco Senn e Giancarlo Corò che esaminano la questione infrastrutturale nelle sue diverse articolazioni settoriali. Quando si parla di infrastrutture, afferma nel suo lavoro Corò, i riferimenti corrono immediatamente alle reti dei trasporti e delle comunicazioni, quali strade, ferrovie, telecomunicazioni, porti, aeroporti, interporti (qui e oltre Corò, 2010). Questa categoria di infrastrutture ha indubbiamente un grande rilievo per lo sviluppo e la competitività delle imprese, in quanto è attraverso tali reti (e nodi) che si muovono merci, persone e informazioni, rendendo possibile organizzare la produzione e raggiungere i diversi mercati di consumo. Tuttavia, sarebbe sbagliato ritenere che le dotazioni infrastrutturali si esauriscano con i sistemi di trasporto e comunicazione; in un'accezione più estesa, le infrastrutture per la competitività sono anche quelle dell'istruzione, della formazione e dell'Università, che rendono possibile l'accumulazione e la diffusione delle conoscenze, a cui si possono aggiungere i centri di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologi-



co, che hanno la funzione di creare, sperimentare e rendere accessibile alle imprese, specie quelle di dimensione minore, conoscenze di tipo tecnico e scientifico.

Nel suo contributo Corò richiama l'attenzione su un insieme di infrastrutture di fondamentale rilevanza per promuovere la competitività del sistema economico che hanno registrato significative trasformazioni nel corso degli ultimi anni e stanno ridisegnando il contesto in cui le imprese si muovono: le fiere, il settore creditizio, le *public utilities*. Se da un lato tali infrastrutture sono da intendere come componenti di offerta nei mercati regionali dei servizi, dall'altro assumono un significato molto più importante per la competitività di un territorio, essendo fattori in cui le condizioni di qualità dell'offerta e la prossimità alla domanda possono contribuire in misura significativa ai processi di innovazione economica e sociale dei sistemi regionali. È il caso delle fiere, ad esempio, la cui funzione di interfaccia fra mondo della produzione e mercato è diventata sempre più strategica con l'accelerazione dei processi di innovazione e con l'estensione dei mercati a scala globale. All'originaria funzione commerciale, pur sempre rilevante in un'economia di piccola e media impresa dove i sistemi distributivi sono solitamente meno sviluppati, si è infatti sovrapposta una funzione informativa e relazionale, grazie alla quale le fiere permettono scambi di conoscenze sulle tendenze tecnologiche, le dinamiche di mercato, la diffusione delle innovazioni, ecc. Lo stesso vale per il sistema del credito, la cui funzione non è solo quella di erogare finanziamenti sulla base di parametri standard, ma di valutare con attenzione progetti di sviluppo delle imprese e delle istituzioni, riallocando il risparmio raccolto in modo da accrescere i benefici per l'economia. Anche il sistema delle *public utilities* svolge una funzione che non è solo quella di erogare una certa quantità di servizi pubblici a rilevanza industriale – trasporti collettivi, te-

lecomunicazioni, energia, gas, acqua, ambiente – ma diventa sempre più un importante fattore di *spill-over* tecnologico per l'economia e la società: basti pensare alla mobilità sostenibile, al superamento del *digital divide*, al risparmio energetico o alla diffusione di tecnologie pulite. Queste infrastrutture stanno da tempo cambiando caratteristiche, sia come conseguenza dei mutamenti della domanda interna, sia come effetto di processi di ristrutturazione che si sono manifestati nei mercati di riferimento. Le riflessioni di Corò richiamano l'attenzione sul fatto che, seppur in misura diversa a seconda dei servizi considerati, questi cambiamenti stanno profondamente ridisegnando il rapporto con il territorio<sup>4</sup>. Il sistema bancario in questi ultimi anni ha avviato un rilevante processo di trasformazione. La crescente internazionalizzazione delle economie e l'applicazione su vasta scala delle nuove tecnologie ICT hanno infatti indotto nel sistema bancario (nazionale ed europeo) un processo di consolidamento che si è caratterizzato, da un lato, con l'aumento del numero di sportelli, dall'altro, con processi di ristrutturazione che hanno condotto alla creazione di grandi gruppi bancari, di reti federative da parte di banche medio-piccole. Acquisizioni, fusioni, trasformazioni societarie hanno cambiato, in taluni casi anche radicalmente, l'assetto dei gruppi bancari e, soprattutto, il legame con il territorio. In questo processo di trasformazione si sono confrontate spinte contrastanti: la volontà di razionalizzazione delle strutture bancarie, con conseguente aumento della distanza funzionale della banca rispetto al territorio, si è scontrata con la necessità di rispondere con un servizio bancario di prossimità alle esigenze di sviluppo del territorio, che ha teso ad accorciare la distanza operativa delle banche. In questo contesto, il Nord Italia ha spesso rappresentato un interessante teatro di trasformazioni. La struttura della rete bancaria del Nord è oggi il risultato non definitivo di due processi evolutivi. Il primo è spinto dai grandi gruppi

<sup>4</sup> Per ragioni di spazio è qui riportata una sintesi relativa a due soli settori (banche e *public utilities*)



bancari che vogliono radicarsi ulteriormente sul territorio, dopo anni in cui sono stati per lo più attenti agli equilibri organizzativi e finanziari interni, oltre che alla politica di espansione internazionale. Il secondo processo attiene al patrimonio delle banche locali (banche di credito cooperativo, popolari, ecc.) che da sempre presentano un legame costitutivo con il territorio d'origine. Si tratta di due modelli diversi, ma anche di due sistemi complementari, che possono entrambi favorire lo sviluppo delle economie regionali del Nord. Ad uno sguardo d'assieme, il Nord Italia presenta al 2008 un peso rilevante nel sistema del credito nazionale; nelle regioni del Nord si trova infatti circa il 60% degli istituti di credito italiani e degli sportelli bancari con la Lombardia in posizione rilevante: è la regione con il numero maggiore di sedi bancarie, un quarto di quelle italiane, e di sportelli, circa un quinto di quelli nazionali. Dopo la Lombardia, sono Veneto, Piemonte ed Emilia Romagna le regioni (più popolate) dove si registrano valori più elevati (compresi tra l'8% e l'11% del totale nazionale) nella distribuzione degli sportelli. Considerando gli ultimi cinque anni, dal 2004 ad oggi, si è inoltre assistito ad una crescita degli sportelli bancari in tutte le regioni del Nord, oltre che a livello nazionale. L'espansione degli sportelli ha contraddistinto tutte le regioni del Nord, i valori maggiori si sono registrati in Lombardia (+13%), Emilia Romagna (+12%) e Veneto (+11%) - ovvero nelle regioni in cui vi è stata una dinamica demografica maggiormente positiva nel periodo considerato - mentre in Piemonte la crescita degli sportelli è risultata piuttosto limitata. Da questo punto di vista, negli anni considerati (2004- giugno 2009), emerge una strategia del sistema creditizio che tende a spostare le lancette dello sviluppo dal Nord Ovest verso un nuovo triangolo finanziario, Milano-Venezia(Padova)-Bologna. Questo fenomeno tende ad allargare i confini di quello che fu il polo unico, Milano, oppure, se vogliamo del bipolo Milano-Torino, legato al vecchio triangolo industriale. In questo contesto la crescita del ruolo finanziario delle aree centra-

li della pianura padana segue evidentemente differenti logiche, da un lato le tre regioni sono quelle in cui maggiore è stata la crescita demografica nel periodo considerato, dall'altro sono le aree a maggiore dinamicità imprenditoriale. Inoltre, se si prendono in esame i dati relativi a localizzazione territoriale e dimensione delle banche nelle regioni del Nord emergono in generale due tipologie di struttura dimensionale: quella delle banche maggiori che interessa in particolare le regioni del triangolo industriale più la Valle d'Aosta e quella delle banche minori, cosiddette banche di "territorio", che contraddistingue in misura maggiore il triveneto (Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia), a cui si aggiunge la Valle d'Aosta, che presenta una struttura creditizia bipolare (banche maggiori e banche minori). L'Emilia Romagna rappresenta una sorta di regione "cerniera" nel senso che la sua struttura creditizia evidenzia una specializzazione nei gruppi dimensionali grandi e piccoli e risulta in tal senso complementare a quella del Veneto. Infine, se si osservano i dati relativi ai processi di intermediazione bancaria (depositi e impieghi), si conferma il ruolo chiave della Lombardia all'interno dell'area del Nord. In sintesi, l'analisi condotta da Corò evidenzia la complessità del sistema bancario del Nord, sia in termini di pluralità dei percorsi di trasformazione, sia di specificità della sua articolazione regionale. I centri di governo del sistema del credito, soprattutto a seguito dei consistenti processi di aggregazione bancaria, si sono in buona misura trasferiti a livello Nord (con un ruolo chiave di Milano). Tuttavia, risulta tutt'oggi difficile affermare l'esistenza di un "modello Nord" di sistema bancario, in quanto al suo interno le regioni esercitano ruoli rilevanti e presentano altrettanto rilevanti specificità, registrando una significativa presenza di realtà intermedie sul territorio e il credito locale è tuttora vitale per le imprese. L'articolazione rappresenta un elemento di forza di un'area macroregionale che va crescendo di importanza all'interno del Paese. Con riferimento al sistema bancario, è forse opportuno qui



ricordare che il *Libro bianco per il Nord-Ovest* faceva propria l'interpretazione secondo cui sia il capitalismo italiano delle grandi imprese sia quello di tipo distrettuale sono cresciuti grazie al sostegno di un sistema finanziario coerente (le grandi banche a partecipazione statale nel primo caso, le banche locali nel secondo) mentre, apparentemente, niente di simile è accaduto per il capitalismo della media impresa (Perulli e Pichierri, 2010). Resta quindi da valutare se (e in che misura) la nuova conformazione del sistema bancario possa produrre un bene collettivo atto a favorire la competitività della media impresa, individuata come fattore strutturante dei territori del Nord. Spostando l'attenzione al sistema delle *public utilities*, il primo elemento che emerge dall'analisi di Corò è che esso risulta composto da un universo alquanto composto in cui rientrano quei servizi a rilevanza industriale per i quali è richiesta una qualche forma di *regolazione pubblica* a livello *locale* (ad es. la distribuzione di energia e gas, il trasporto collettivo, la raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani, il ciclo integrato dell'acqua). Analogamente al sistema del credito, prosegue Corò, anche il sistema delle *public utilities* ha registrato negli ultimi anni diverse riforme che hanno avviato significativi mutamenti nei modelli di gestione. A partire dalla seconda metà degli anni '90 la maggioranza delle vecchie municipalizzate si è trasformata in SpA e alcune di queste – a partire dai capoluoghi principali come Roma, Milano, Torino, Genova, Bologna – si sono quotate in borsa, e hanno avviato una politica di aggregazioni che ha portato a costruire realtà industriali di tutto rispetto: basti pensare a nomi come Acea, A2A, Iride, Enia, Hera. Il sistema delle *public utilities* è peraltro di difficile analisi a causa del fatto che in esso sono presenti una pluralità di settori con caratteristiche tecniche, industriali e territoriali alquanto diverse. Per quanto riguarda le politiche di aggregazione fra *utility* (aspetto di maggior interesse in questa sede) è opportuno ricordare che esse sono condizionate da due distinti elementi. Il primo, di carattere istituzionale, riguarda l'ambito di

azione dell'autorità di regolazione (ATO, Comuni, associazioni di comuni, ecc.). Il secondo riguarda invece la diversa natura dei servizi erogati: la gestione di alcuni servizi (ad es. acqua, rifiuti, trasporto pubblico) ha per sua natura dimensioni più locali rispetto ad altri servizi (energia elettrica, gas naturale) la cui fornitura è contraddistinta da processi industriali fortemente condizionati dalle economie di scala relative alle fasi di produzione e vendita. A seguito dei processi di trasformazione, le ex-municipalizzate dei principali capoluoghi italiani hanno spesso assunto la funzione di poli di aggregazione di scala regionale e, in rari casi, anche sovra-regionale. La maggior parte delle operazioni di aggregazione delle *utilities* hanno avuto come teatro le regioni del Nord. In particolare, nel Nord Ovest, attraverso un'operazione industriale di scala sovra-regionale sviluppata sull'asse Torino-Genova, si è formata Iride, un'azienda *multiutility* nata dall'aggregazione delle ex municipalizzate AEM e AMGA. In Lombardia il polo industriale A2A è il frutto dell'alleanza strategica fra la milanese AEM e la bresciana ASM, che ha portato al terzo gruppo energetico italiano, con interessanti partecipazioni internazionali. In Emilia Romagna i processi di aggregazione fra *local utility* hanno portato alla formazione di due importanti realtà industriali: la prima è Hera, costituita dall'alleanza fra le città di Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì, Imola, Cesena e Rimini; la seconda è Enia, nata dalla fusione delle ex-municipalizzate di Reggio Emilia, Piacenza e Parma. Il processo di trasformazione del sistema delle *public utilities* è peraltro ancora ben lontano dall'essere concluso ed assestato.

Il settore delle infrastrutture della mobilità è invece l'oggetto di studio nel contributo di Lanfranco Senn. Il punto di partenza della sua analisi risiede nel ruolo "strumentale" che l'autore attribuisce alle infrastrutture (non solo quelle trasportistiche). Esse "servono" lo sviluppo e pertanto la loro funzione muta nel tempo e nello spazio. È dunque necessario chiedersi oggi, per un'area sviluppata come quella del Nord Italia,



a che cosa servano le infrastrutture, cioè di quale sviluppo esse si debbano fare supporto, a quali esigenze debbano rispondere (qui e oltre Senn, 2010). Per quanto riguarda lo stato attuale, gli indicatori proposti da Senn per i due modi di trasporto terrestri - ferro e gomma - sono ritenuti emblematici della situazione che contraddistingue il Nord. La "dotazione" infrastrutturale ferroviaria (in rapporto alla popolazione) vede le regioni del Nord complessivamente sottodotate rispetto a quelle del resto del Paese anche se le regioni più "piccole" del Nord (per estensione territoriale e per presenza demografica) sono meglio posizionate. Analoga osservazione si può fare se

si rapporta la rete ferroviaria alle imprese (Tab. 7). Addirittura i rapporti tendono a diminuire tra il 1989 e il 2005 (dotazione per 100 abitanti) e tra il 1996 e il 2005 (dotazione per 100 imprese, vedi tab. 8): in entrambi i casi ciò avviene perché crescono popolazione e imprese nel Nord che non sono sufficientemente "servite" dalle infrastrutture ferroviarie. Una simile situazione si registra nello stesso periodo per quanto riguarda la rete stradale. Ciò rivela il fenomeno della relativa crescita delle diseconomie esterne al Nord, in cui la dotazione infrastrutturale è inadeguata a rispondere ad una domanda crescente, sia dei cittadini che delle imprese. In modo complemen-

**Tabella 7 - RETE FERROVIARIA IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE (KM/100AB)**

	1989	1996	2005
Piemonte	0,0434	0,0433	0,0431
Valle d'Aosta	0,0717	0,0708	0,0661
Lombardia	0,0176	0,0176	0,0168
Trentino AA	0,0464	0,0407	0,0370
Veneto	0,0253	0,0248	0,0245
Friuli VG	0,0431	0,0414	0,0386
Emilia Romagna	0,0272	0,0270	0,0255
Liguria	0,0283	0,0307	0,0315
Nord Italia	0,0280	0,0277	0,0267
Italia	0,0282	0,0281	0,0276

Fonte: Senn, 2010 - elaborazione dati CNTI 1989, Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture 2008, Demostat

**Tabella 8 - RETE FERROVIARIA IN RAPPORTO ALLE IMPRESE (KM/100IMP)**

	1996	2005
Piemonte	0,5303	0,4540
Valle d'Aosta	0,8352	0,6368
Lombardia	0,2368	0,1979
Trentino AA	0,5469	0,3553
Veneto	0,3170	0,2525
Friuli VG	0,5504	0,4541
Emilia Romagna	0,3314	0,2491
Liguria	0,4280	0,3613
Totale Nord Italia	0,3579	0,2888
Totale Italia	0,4195	0,3156

Fonte: Senn 2010 - elaborazione dati Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture 2008 e InfoCamere

**Tabella 9 - RETE STRADALE (STRADE DI INTERESSE NAZIONALE, REGIONALI E PROVINCIALI, IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE REGIONALE)**

Regioni	1998	1999	2000	2004
Piemonte	0,342	0,531	0,536	0,530
Valle d'Aosta	0,635	0,628	0,632	0,620
Lombardia	0,140	0,131	0,132	0,127
Trentino AA	0,497	0,493	0,490	0,473
Veneto	0,223	0,220	0,221	0,216
Friuli VG	0,302	0,300	0,305	0,297
Emilia Romagna	0,275	0,272	0,273	0,267
Liguria	0,253	0,248	0,256	0,259
Nord Italia	0,239	0,266	0,268	0,261
Italia	0,291	0,300	0,295	0,303

Fonte: Senn, 2010 - Demo Istat

**Tabella 10 - RETE STRADALE (STRADE DI INTERESSE NAZIONALE, REGIONALI E PROVINCIALI, IN KM/100 IMPRESE)**

REGIONI	1998	1999	2000	2004
Piemonte	3,72	5,73	5,71	5,56
Valle d'Aosta	5,82	5,82	5,87	5,93
Lombardia	1,74	1,61	1,61	1,50
Trentino AA	4,75	4,74	4,71	4,53
Veneto	2,22	2,20	2,21	2,20
Friuli VG	3,46	3,44	3,51	3,48
Emilia Romagna	2,69	2,64	2,65	2,59
Liguria	3,08	2,98	3,04	2,96
Italia	3,50	3,58	3,47	3,78

Fonte: Senn, 2010 - elaborazione da dati CNIT, Annuari Statistici ISTAT, InfoCamere

**Tabella 11 - CRESCITA DI PASSEGGERI E MERCI IN ALCUNI AEROPORTI DEL NORD**

	PASSEGGERI (MIGLIAIA) (1997-2008)	CARGO (TON) (1997-2008)
Milano Malpensa	451%	237%
Milano Linate	-35%	-74%
Bergamo Orio	1253%	111%
Venezia Tessera	134%	161%
Torino Caselle	44%	-64%

Fonte: Senn 2010 - elaborazioni CNTI 2008



Tabella 12 - DEFICIT ENERGETICO [GWh]

REGIONE	2008
Piemonte	-5123.5
Val d'Aosta	1638.2
Lombardia	-17229.5
Trentino Alto Adige	3095.2
Veneto	-17268.9
Friuli Venezia Giulia	-293.7
Liguria	6086.4
Emilia Romagna	-2660.1
Italia Settentrionale	-31755.9
Italia	-40034

Fonte: Senn, 2010 - Terna, statistiche

tare si potrebbe argomentare mostrando la crescita continua della domanda di servizi (rivelata dai flussi) sia di trasporto che di energia. Significativi ad esempio sono la crescita complessiva di passeggeri e di merci nel trasporto aereo (Tab. 11) tra il 1997 e il 2008; e la situazione del deficit energetico (Tab. 12). Sulla scorta di tali osservazioni, Senn propone una serie di criteri da seguire nel processo di futura infrastrutturazione del Nord che portano ad enfatizzare tanto la rilevanza di alcune specifiche opere quanto l'importanza di sostenere interventi ad esse connessi. L'assunto di partenza è che il Nord è già oggi una regione in assoluto molto sviluppata ma che necessita di garantire il suo posizionamento relativo rispetto ad altre aree del mondo. In particolare, il Nord (in quanto area più rappresentativa del Paese) si pone come territorio di cerniera tra l'Europa e il Mediterraneo. Se si condivide questa prospettiva non è difficile affermare che sono prioritari:

- il corridoio numero 5, che nel suo disegno complessivo derivante dalla politica europea delle TEN-T, dovrebbe garantire una mobilità fluida (anche per sottosegmenti) da Lisbona a Kiev, attraversando per l'appunto l'Italia settentrionale;
- il corridoio 24, lungo la direttrice nord - sud Genova - Rotterdam di collegamento tra il Mediterraneo, l'Europa centrale e i porti del Northern Range;

- il traforo alpino del Brennero e i collegamenti / prosecuzioni sul territorio italiano del traforo svizzero del Gottardo;
- una politica selettiva ma molto determinata di rafforzamento della portualità settentrionale – sia ligure sia triveneta (Venezia e Trieste) – per i collegamenti intermodali ferroviari / marittimi tra l'Europa ed il Mediterraneo.

Sul fronte locale, le azioni prioritarie devono tuttavia completarsi con una politica (altamente selettiva) di realizzazione degli interfacciamenti delle reti di lunga e di breve distanza e, quindi, di realizzazione dei cosiddetti *missing links* (anelli mancanti) intermodali (trasporto aereo e marittimo con trasporto ferroviario e stradale). Solo combinazioni equilibrate di collegamenti infrastrutturali locali (interni alle regioni del Nord) e globali (del Nord con l'esterno) sono in grado di garantire un processo di crescita cumulativa virtuosa. Tale osservazione non vale solo per le opere citate. Tutte le infrastrutture – e in particolare i grandi progetti come quelli per la mobilità, le telecomunicazioni o l'energia – svolgono la loro funzione di promozione di una accessibilità potenziale solo se sono integrate in sistemi reticolari di breve (locale) e lunga distanza ("globale"). Quando una persona deve muoversi o le merci devono essere consegnate da un luogo all'altro, inevitabilmente ci vogliono modi di tra-



sporto tipici sia della breve che della lunga distanza. La fluidità (e le comodità, per i passeggeri) del viaggio "totale" – nonché la sua durata complessiva – dipendono infatti dalla effettiva integrazione delle reti brevi e delle reti lunghe. Se – anche tra le regioni del Nord e tra di esse e i paesi confinanti – la rete fosse efficiente, ma mancasse poi l'accessibilità capillare "interna", i territori locali "esploderebbero", cioè prima o poi si manifesterebbero fenomeni di fuga o di delocalizzazione. Viceversa, se ad una rete locale densa ed efficiente (la "dotazione" infrastrutturale regionale) non corrispondesse un'interfaccia adeguata con le reti di lunga distanza, il Nord finirebbe per "implodere" su se stesso, incapace di interconnettersi con le dinamiche globali. Per un arricchimento equilibrato della dotazione infrastrutturale risulta quindi necessario promuovere insiemi di interventi (ovvero programmi), in modo da poter coordinare la realizzazione delle opere relative alle reti lunghe con quelle relative alle reti corte e ai nodi infrastrutturali.

### 1.3 L'ARMATURA URBANA

La principale infrastruttura di un territorio è spesso rappresentata dalla città o meglio dal suo sistema urbano di riferimento. L'ipotesi di partenza del Progetto Nord è che le molte reti di imprese e i molti *clusters* produttivi delle regioni del Nord, che fanno la forza del sistema, siano sempre più collegati ai sistemi di servizi – sia tradizionali che innovativi – localizzati nei sistemi urbani della macro-regione. Le città offrono infatti formazione e assistenza alle microimprese, servizi finanziari alle piccole e alle medie, servizi logistici a tutte. E offrono ovviamente alle persone e alle famiglie residenza e servizi: rendendo più contenuti i costi di riproduzione. In ragione della sua rilevanza, la questione del sistema urbano del Nord è affrontata in diversi contributi di ricerca del Progetto Nord, ognuno dei quali caratterizzato da specifici oggetti e modalità di indagine.

Il contributo di Roberto Feltrin mette a fuoco le onde lunghe dello sviluppo territoriale. Nella sua analisi l'autore rileva come l'odierno assetto urbano del Nord sia composto da un insieme assai numeroso di città (qui e oltre Feltrin, 2010). Se si considerano tutti i capoluoghi di provincia, indipendentemente dalla loro dimensione demografica, e i centri superiori ai 50.000 abitanti, l'assetto urbano del Nord Italia poggia su una rete di 85 città. Di queste, una sola supera il milione di residenti (Milano), due il mezzo milione (Torino e Genova), altre due i 300 mila abitanti (Firenze, Bologna). Vi sono poi 24 e 42 centri urbani con una popolazione superiore rispettivamente ai 100 mila e ai 50 mila abitanti. Le città che non superano i 50 mila abitanti pur essendo capoluoghi di provincia sono 14, mentre quelle che non sono capoluoghi ma hanno una popolazione superiore a tale soglia sono 18 (i dati sono riferiti al 2008). Adottando uno sguardo di lungo periodo, il processo di sviluppo urbano che ha interessato la maggior parte di queste città è scomponibile in due periodi ben precisi, come riconosciuto nella vasta letteratura sulle caratteristiche del ciclo urbano nell'Italia dell'epoca contemporanea. Il primo si estende dai primi decenni unitari alla fine dell'800 fino agli anni '60 del secolo scorso ed è caratterizzato da un crescente accentramento di popolazione e risorse nei poli urbani e, verso la conclusione del ciclo di crescita urbana, nelle loro cinture. Il secondo periodo, della suburbanizzazione, è segnato da una netta inversione di tendenze demografiche e localizzative. Esso si sviluppa a partire da fine anni '60, primi anni '70 ed è tuttora aperto, anche se alcuni segnali sembrano evidenziarne l'esaurimento e l'inizio di un terzo ciclo di riconcentrazione urbana. All'interno di questo quadro, il lavoro di Feltrin sviluppa alcuni interessanti approfondimenti. Innanzitutto, focalizzando l'attenzione sull'ultimo cinquantennio, si può notare che il baricentro dello sviluppo si è spostato dai comuni urbani del Nord-Ovest ai sistemi produttivi periferici del Nord-Est e del centro. Se si assume l'andamento della popolazione e degli addet-



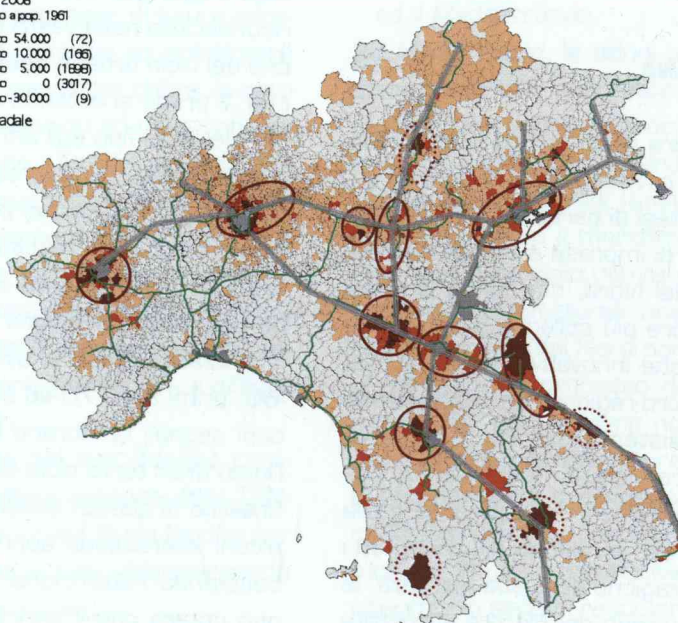
ti al lavoro come possibili *proxy* dello sviluppo, il fenomeno risulta ampiamente confermato. Le immagini seguenti rappresentano la classificazione dei comuni del Nord Italia sulla base dello scarto tra la popolazione reale del 2008 e quella teorica, calcolata in base alla ripartizione del peso nel 1961. I comuni nelle tonalità di grigio sono cresciuti meno di quello che avrebbero dovuto per mantenere la loro quota di popolazione sul totale complessivo del Nord. Al contrario, i comuni in rosso hanno aumentato la loro importanza in virtù di una crescita di popolazione ben più elevata di quella necessaria a mantenere la loro quota. La metodologia utilizzata da Feltrin mette in luce altri fenomeni (più o meno noti): l'importanza della di-

rettrice della Via Emilia, da Parma a Imola; la sub urbanizzazione e lo *sprawl* a partire dalle città maggiori (Milano, con sviluppo verso Bergamo, Torino e Bologna); l'effetto corridoio da Milano a Vicenza con variazioni massime in prossimità della rete autostradale; lo sviluppo dell'area veneta centrale con il suo prolungamento verso Pordenone. Un'ulteriore osservazione interessante che emerge dal lavoro di Feltrin risiede nel far osservare il ruolo non deterministico delle infrastrutture di trasporti. Infatti, non tutti i comuni interessati dal passaggio di un'autostrada sono colorati di rosso e quelli con i residui positivi maggiori sono collocati in prossimità dell'incrocio tra corridoi.

Figura 1 - POPOLAZIONE COMUNALE AL 2008 - RESIDUI RISPETTO AL 1961.

Popolazione 2008 Residui rispetto a pop. 1961		
10.000 to 54.000	(72)	
5.000 to 10.000	(166)	
0 to 5.000	(1896)	
-30.000 to 0	(3017)	
-573.000 to -30.000	(9)	

Rete autostradale



[Fonte: Feltrin, 2009 - Elaborazioni su dati Istat, Censimenti popolazione e abitazioni]

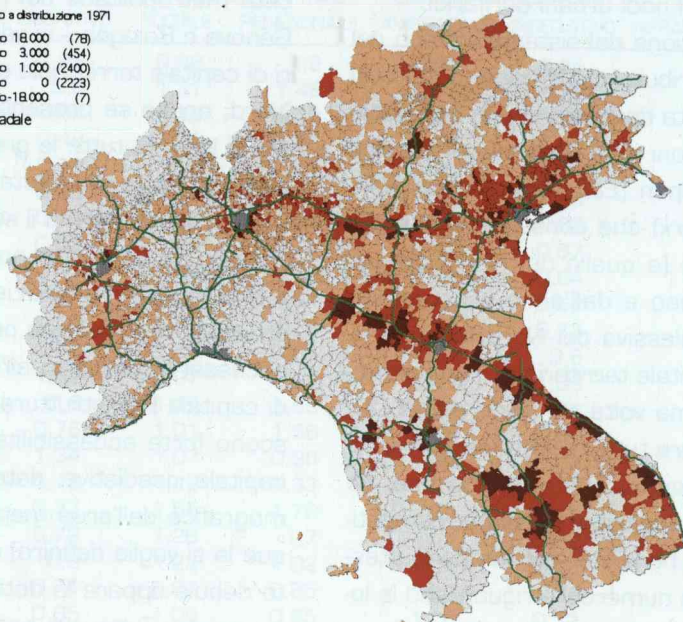


Figura 2 - SCOSTAMENTI DELLA CRESCITA DEGLI ADDETTI RISPETTO AD UN MODELLO PATH DEPENDENCY NEI COMUNI DEL NORD ITALIA, 1971-2008

Addetti 2001  
Residui rispetto a distribuzione 1971

3.000 to 18.000	(78)
1.000 to 3.000	(454)
0 to 1.000	(2400)
-18.000 to 0	(2223)
-324.000 to -18.000	(7)

Rete autostradale



Fonte: Feltrin, 2009 - Elaborazioni su dati Istat, Censimenti industria e servizi

Se il lavoro di Feltrin getta luce sulle trasformazioni e le dinamiche del sistema urbano del Nord, l'indagine di Roberto Camagni e Nicola Francesco Dotti sposta l'attenzione su questioni assai diverse. Si è già accennato al contributo che le città danno allo sviluppo e alla competitività del sistema economico. Le imprese trovano più facilmente servizi avanzati (finanza, consulenza, design, collegamenti internazionali, sistemi della conoscenza specializzata, beni e servizi culturali etc.) nelle città, anche se in diversa misura in ragione delle caratteristiche di quest'ultime (dai grandi centri metropolitani alle città di medie dimensioni). Le città metropolitane del Nord inoltre non operano in isolamento ma, per molti aspetti, si supportano e si complementano a vicenda, tra loro e con altre città

(qui e oltre Camagni e Dotti, 2010). Milano e Torino, Venezia e Padova, Bologna e l'asse della via Emilia, Verona e Brescia sono sistemi in via di evidente integrazione: i flussi si moltiplicano, le complementarità aumentano, a volte gli attori si integrano e si alleano (abbiamo visto gli esempi del settore bancario, delle *multiutilities*). Anche le città di dimensioni e funzioni minori e più specializzate sono città di servizi che partecipano alla divisione del lavoro del Nord, come i nodi manifatturieri, i nodi di servizi, i nodi suburbani periferici. Anche questi ultimi sono luoghi della trasformazione che vanno letti in modo coordinato con le dinamiche impresse dai centri metropolitani maggiori. Verona, Brescia, Vicenza sono esempi di nodi urbani di servizi a sostegno di sistemi produttivi diffusi.



Piacenza, Alessandria, Novara, Padova e ancora Verona sono esempi di città-nodo dei flussi logistici. Ferrara e Mantova, Cuneo e Vercelli appartengono a una variegata tipologia di nodi urbani periferici.

Ma qual è oggi la condizione del sistema urbano del Nord italiano? Nel contributo di Camagni e Dotti si cercano risposte a questa domanda da un lato sistematizzando le informazioni e le ricerche svolte nell'ambito del progetto Espon (*European Spatial Planning Observation Network*) che consentono di collocare il contesto italiano (e quello del Nord) nel più generale quadro europeo e dall'altro proponendo un'interpretazione complessiva del Nord facendo ricorso al concetto di capitale territoriale. Tale concetto, formulato per la prima volta nei lavori dell'OECD, cerca di riunire e unificare tutti i diversi *asset* (materiali e immateriali) presenti su un territorio che, se adeguatamente utilizzati, possono garantire competitività e, più in generale, benessere al territorio stesso. Tali *asset* sono assai numerosi e riguardano la localizzazione geografica di un'area, la sua dimensione, la disponibilità di fattori produttivi, la presenza di distretti, di reti di impresa, di economie di agglomerazione, il clima, la tradizione, le risorse naturali, la qualità della vita, ecc. Il passaggio dal concetto astratto alla sua misurazione sconta ovviamente notevoli ostacoli (spesso legati alla disponibilità dei dati), nel lavoro di Camagni e Dotti il capitale territoriale viene calcolato attraverso un indicatore complessivo in cui entrano in gioco diverse componenti. In particolare il capitale territoriale viene articolato in capitale produttivo (calcolato con riferimento alla densità imprenditoriale, alle attività industriali, al terziario avanzato), capitale relazionale (esportazioni), capitale cognitivo (infrastrutture per l'istruzione e la cultura), capitale sociale (partecipazione politica e attività di volontariato), capitale ambientale (qualità ambientale), capitale insediativo (densità netta di popolazione), capitale infrastrutturale (accessibilità multimodale). Il profilo delle città del Nord che emerge da queste analisi è assai articolato (tab. 13). Gli indici sono ge-

neralmente più alti nelle grandi aree urbane rispetto alle aree urbane minori, un segno di come la dimensione conti. Se focalizziamo l'attenzione sulle grandi città metropolitane del Nord Italia – Milano, Torino, Genova e Bologna – si vede che esse registrano valori di capitale territoriale sopra la media dell'Italia e del Nord, anche se presentano profili assai differenziati tra di loro. Di tutte le grandi città del Nord Italia, Milano appare la più dotata in termini di capitale territoriale, e ciò conferma il suo ruolo funzionale e gravitazionale. Da un lato, si nota una forte dotazione di capitale cognitivo grazie alla presenza di grandi strutture di eccellenza per la formazione e la cultura, necessario supporto all'economia della conoscenza; di capitale infrastrutturale e relazionale, che garantiscono forte accessibilità e internazionalizzazione; di capitale insediativo, data la rilevante dimensione demografica dell'area metropolitana milanese (comunque la si voglia definire) e la forte densità. Il suo punto debole appare la dotazione di capitale ambientale e sociale. Tutto ciò pone la metropoli lombarda al centro del sistema urbano padano, anche se non in posizione di dominanza. Il confronto con Torino presenta molti elementi di interesse. In linea di massima, il profilo delle due città è abbastanza simile nei punti di forza, grazie all'equilibrio tra capitale produttivo, cognitivo, relazionale e insediativo contro a una relativa debolezza nel capitale ambientale e sociale. Dall'altra parte, dal confronto con Milano, si vede come Torino soffra ancora di una minore dotazione infrastrutturale, seppur non in termini assoluti. È opportuno considerare come, nella metropoli torinese, sia ancora in corso il ridisegno dell'intera armatura ferroviaria della città con la spina centrale e i noti progetti di collegamento con Lione. Il terzo vertice di quello che fu il "Triangolo industriale" presenta invece un profilo decisamente differente. In termini di capitale cognitivo, Genova si presenta con una buona dotazione che si somma agli *asset* insediativi, sociali e ambientali (segno che anche una grande città può offrire buona qualità della vita). Dall'altra parte, il tessu-



Tabella 13 - IL CAPITALE TERRITORIALE DELLE CITTÀ DEL NORD ITALIA - INDICI SINTETICI

IL CAPITALE TERRITORIALE DELLE CITTÀ DEL NORD ITALIA - INDICI SINTETICI

CITTÀ	CAPITALE PRODUTTIVO	CAPITALE COGNITIVO	CAPITALE SOCIALE	CAPITALE RELAZIONALE	CAPITALE AMBIENTALE	CAPITALE INSEDIATIVO	CAPITALE INFRASTRUTTURALE	CAPITALE TERRITORIALE
Torino	1,09	1,39	0,92	1,2	0,94	1,21	1,22	1,12
Vercelli	1,01	0,5	1,31	1,48	0,73	0,6	1,12	0,9
Novara	1,03	0,94	1,13	1,73	1,05	0,71	1,22	1,07
Cuneo	1,18	0,49	1,29	1,53	1,01	0,85	0,8	0,94
Asti	1,07	0,62	1,3	1,1	1,05	1,43	1,01	1
Alessandria	1,05	0,59	1,09	1,55	0,8	0,89	1,04	0,96
Biella	1,07	0,73	1,28	1,31	0,99	0,62	1,03	0,93
Verbania	0,9	0,52	0,92	0,77	1,17	0,67	1,1	0,87
Aosta	0,95	0,47	1,48	0,88	1,06	0,64	0,91	0,79
Varese	1,1	1,01	0,96	1,61	1,1	0,62	1,25	1,07
Como	1,03	0,93	0,99	1,52	1,15	0,73	1,31	1,07
Sondrio	0,97	0,46	1,59	0,51	1,01	0,8	0,89	0,76
Milano	1,16	1,62	0,97	1,24	1,01	1,33	1,61	1,34
Bergamo	1,1	0,9	1,19	1,69	1,33	0,94	1,3	1,17
Brescia	1,15	0,76	1,01	1,56	1,08	0,81	1,09	1,05
Pavia	0,97	1,34	1,07	0,98	1,23	0,83	1,34	1,09
Cremona	1,07	1,15	1,42	1,33	1,05	0,77	1,07	1,04
Mantova	1,19	0,77	1,56	1,78	1,3	0,65	1,1	1,09
Lecco	1,14	0,72	1,26	1,7	1,1	0,92	1,25	1,09
Lodi	1,05	0,8	1,22	1,02	1,01	0,88	1,41	1
Bolzano	0,92	0,71	0,67	0,85	1,26	1,01	0,8	0,88
Trento	1,01	0,65	1,05	0,85	1,28	0,72	0,84	0,84
Verona	1,09	0,94	1,04	1,25	0,92	0,82	1,22	1
Vicenza	1,18	0,74	0,94	2,24	0,93	0,8	1,02	1,09
Belluno	1,01	0,44	1,5	1,81	1,41	0,72	0,86	0,97
Treviso	1,15	0,8	1,08	1,65	0,96	0,79	1,23	1,04
Venezia	0,96	1,36	0,95	0,88	1,21	0,85	1,35	1,03
Padova	1,13	1,53	0,99	1,11	0,96	0,97	1,12	1,09
Rovigo	1,07	0,57	1,33	0,68	1,03	0,59	0,95	0,82
Udine	0,99	0,67	1,08	1,67	1,16	0,46	0,92	0,94
Gorizia	0,92	1,96	1,58	1,38	1,14	0,63	1	1,11
Trieste	0,92	3,35	1,27	0,92	1,01	1,21	0,89	1,28
Pordenone	1,08	0,47	1,2	1,83	1,08	0,49	0,96	0,95
Imperia	0,82	0,91	1,12	0,33	0,85	1,85	0,97	0,93
Savona	0,91	0,81	1,26	0,59	1,19	1,02	0,97	0,9
Genova	0,93	1,49	1,26	0,49	1,19	1,69	1,21	1,1
La Spezia	0,85	0,76	1,21	0,49	1,14	1,02	0,85	0,84
Piacenza	1,09	0,7	1,47	1,19	1,04	0,77	1,18	0,97
Parma	1,19	1,15	1,56	1,34	1,28	0,95	0,9	1,09
Reggio E.	1,24	0,75	1,26	2,21	1,19	0,89	0,97	1,17
Modena	1,22	1,69	1,18	2,07	1,11	1	1,1	1,3
Bologna	1,14	1,51	1,14	1,41	1,15	1,11	1,26	1,21
Ferrara	0,98	0,85	1,34	1,15	1,13	0,87	1,01	0,98
Ravenna	1,04	0,93	1,39	1,14	1,13	0,98	0,84	0,99
Forlì-Cesena	1,07	0,92	1,48	1,12	1,03	1,08	0,89	0,99
Rimini	0,96	1,29	1,15	0,8	1,07	1,17	0,85	1,02
Nord Italia	1,09	1,12	1,11	1,33	1,08	0,91	1,18	1,07
Italia	1	1	1	1	1	1	1	1

Fonte: Camagni e Dotti, 2010



to economico di Genova risulta strutturalmente indebolito per quanto concerne imprenditorialità, industria e relazionalità commerciale internazionale, anche se eccelle nella dotazione di terziario avanzato, indicando un *trend* verso una società tutta di servizi. Alla luce di quest'analisi, vale la pena riconsiderare l'idea stessa di "Triangolo industriale" che è stato a lungo una fortissima immagine territoriale, diventando un riferimento interpretativo per le politiche pubbliche. Bologna presenta un profilo molto interessante dato il buon mix di capitale produttivo, cognitivo e infrastrutturale (secondo solo a quello di Milano), innestato su una tradizione sociale e soprattutto di relazioni internazionali assai forte. Il capitale insediativo risente della minore dimensione urbana e della maggiore dispersione degli insediamenti, che limita le (positive) esternalità derivanti dall'agglomerazione urbana. Università e capacità cooperative sembrano i principali *asset* del capoluogo emiliano, aggiunte a una buona accessibilità: nonostante le più limitate esternalità urbane, la dotazione complessiva di capitale territoriale sopravanza quella di Torino e Genova, inserendo la città a pieno diritto fra i capisaldi del territorio settentrionale.

Se dai singoli centri passiamo ad una lettura più aggregata, l'eterogeneità del Nord risulta confermata. Nelle città del Piemonte, notiamo subito come la dispersione in centri minori penalizzi quasi tutte le città, con l'eccezione di Novara che beneficia in particolare di una grande capacità relazionale orientata all'export supportata da un buon tessuto produttivo e infrastrutturale. Come nel caso di Bergamo, Novara offre un contributo specifico alla strutturazione della vasta regione metropolitana che ha in Milano il baricentro, candidandosi a nodo logistico-infrastrutturale portante nel Nord-Ovest. Vercelli invece soffre di una debolezza strutturale testimoniata dalla limitatezza del capitale cognitivo (uno dei valori più bassi di tutto il Nord) e da un sistema insediativo disperso, nonostante un tessuto economico ancora adeguato e significativamente orientato all'esportazione. Le altre

città del basso Piemonte presentano tutte un profilo simile, con un buon tessuto produttivo orientato alle esportazioni, un tessuto sociale sufficientemente coeso, ma una bassa dotazione di capitale cognitivo. Nella fascia settentrionale e alpina, le città di Aosta e Verbania appaiono strutturalmente molto deboli a causa dei limiti nel tessuto produttivo e nella dotazione di capitale cognitivo, pur mostrando un forte capitale sociale la prima e un buon potenziale di accessibilità la seconda. In generale, il sistema territoriale di Piemonte e Valle d'Aosta paga l'insufficiente dimensione dei centri urbani e una certa dispersione insediativa. Il tessuto delle città lombarde appare più forte. La città regione milanese si organizza in un solido policentrismo che abbraccia anche centri esterni alla regione, come Novara e Piacenza, e si sviluppa in direzione orientale verso il forte centro bresciano. Tra i limiti di quest'area troviamo la concentrazione del capitale cognitivo nel centro milanese (e in parte a Pavia), mentre i modelli insediativi a crescente dispersione delle Prealpi e della pianura compromettono la possibilità di sfruttare appieno i benefici delle economie di urbanizzazione. Il modello dell'industrializzazione diffusa appare forte e strutturato, ma troppo dipendente dal capoluogo regionale nella prospettiva dell'economia della conoscenza. Esso garantisce ancora una buona qualità della vita associata a un significativo benessere economico, ma la prospettiva di competitività di lungo periodo è assai più incerta. Nel Triveneto, la maggiore dotazione di capitale territoriale si trova a Trieste – grazie all'eccellenza del capitale cognitivo, legato alla concentrazione straordinaria di strutture di ricerca, e alla compattezza insediativa – e a Padova – grazie a un insieme di elementi di forza che ne fanno un centro di grande rilevanza: capitale produttivo, cognitivo, relazionale e infrastrutturale. Seguono città con forti specificità ed eccellenze: Venezia con punti di forza nel capitale cognitivo e ambientale e nella grande accessibilità; Verona più simile a Padova, con maggiore accessibilità e relazioni internazionali, ma minore capitale cognitivo; Trento,

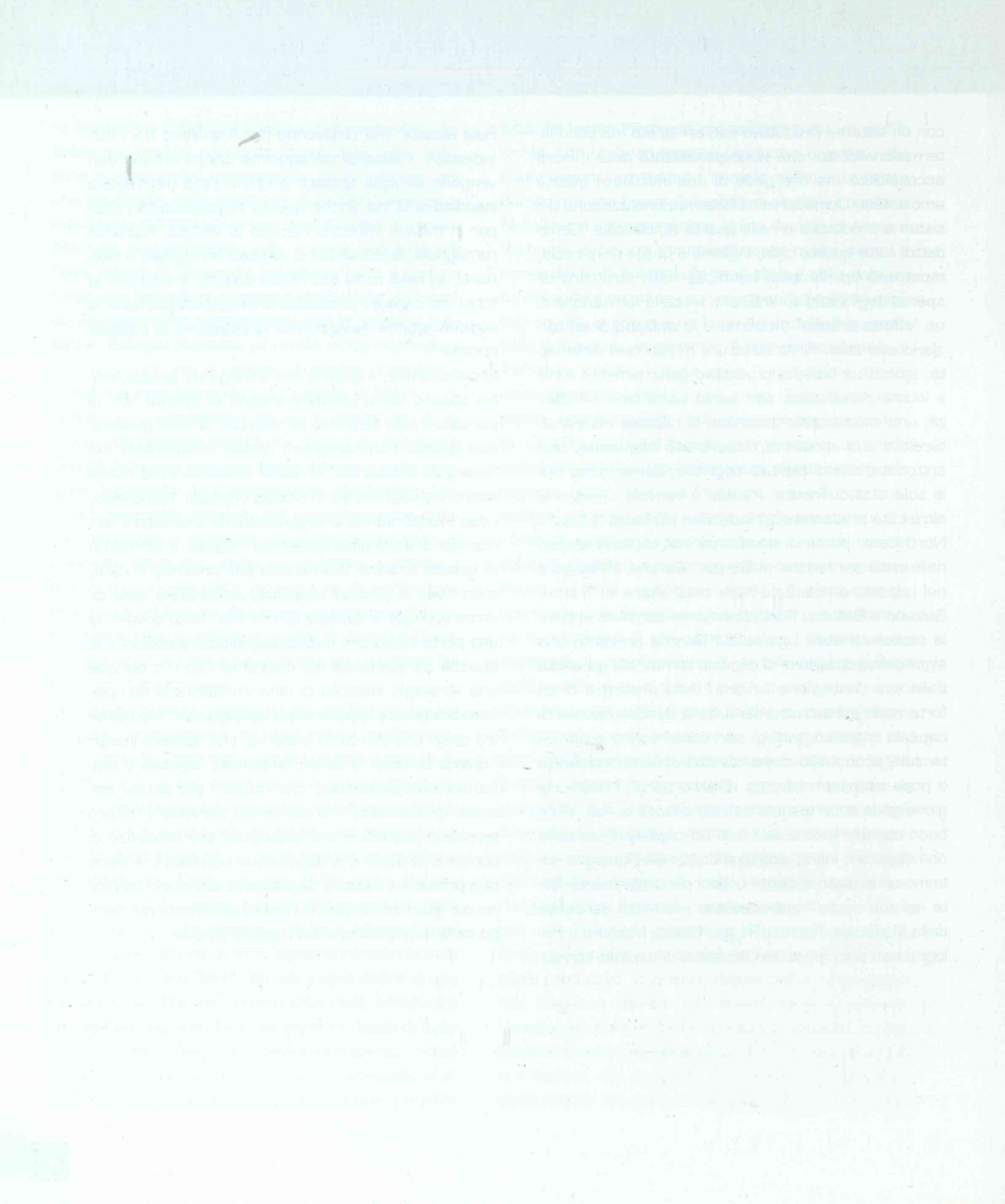


con un sistema produttivo non arretrato ma poco internazionalizzato, che viene penalizzata dalla minore accessibilità ma che gode di una invidiabile qualità ambientale; Udine forte nell'internazionalizzazione del sistema produttivo e nella qualità ambientale. Come detto, tutte queste città, insieme a quelle più piccole, mostrano un rilevante handicap nella struttura dispersa degli insediamenti, che limita la formazione di un "effetto urbano" moderno e lo sviluppo di un terziario avanzato. Nella struttura multipolare delle città, spicca un tessuto produttivo generalmente forte e internazionalizzato, con punte particolari a Vicenza; una differenziata dotazione di capitale infrastrutturale e una eccessiva dispersione insediativa; una sottodotazione di capitale cognitivo, concentrato nelle sole città di Trieste, Padova e Venezia, mentre le altre città presentano gli indicatori più bassi di tutto il Nord Italia; punte di eccellenza nel capitale sociale nelle città periferiche di Gorizia, Belluno e Rovigo e nel capitale ambientale nelle città alpine di Trento, Bolzano e Belluno. Particolarmente sensibile appare la situazione della Liguria. Se Genova presenta una significativa dotazione di capitale territoriale garantita dalla sua dimensione urbana, dalla presenza di un forte nodo infrastrutturale e dalla concentrazione di capitale cognitivo, tutti gli altri centri soffrono per un tessuto economico ormai strutturalmente indebolito e poco internazionalizzato. D'altra parte, l'intera regione gode di un tessuto sociale ancora coeso, di un buon capitale ambientale e di un capitale insediativo non disperso. Infine, analizzando l'Emilia-Romagna notiamo un tessuto di centri urbani particolarmente forte nel suo cuore "metropolitano", formato dai centri della Via Emilia. Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna non solo mostrano dotazioni di capitale territo-

riale elevate, ma colpiscono per l'equilibrio tra i vari indicatori. I benefici dell'agglomerazione urbana non vengono sfruttati appieno a causa della dispersione insediativa di cui anche questa regione soffre, seppur in misura inferiore rispetto al Veneto. Nell'area romagnola, la dotazione di capitale territoriale è inferiore, su livelli simili alla media italiana, e inferiore la forza del capitale produttivo e relazionale. In tutta la regione appare elevatissima la dotazione di capitale sociale.

In conclusione, il quadro che emerge da queste analisi appare assai più differenziato di quanto non si pensasse solo vent'anni fa, allorché si distinguevano due grandi macroregioni, quella occidentale del "triangolo industriale" e quella orientale della nuova economia distrettuale di piccola impresa. Nel tempo, i due modelli storici di organizzazione e struttura territoriale si sono differenziati per regioni, e all'interno di queste si sono differenziati per province e città, sulla base di precise specificità evidenziate dalle diverse tipologie di capitale territoriale. Tutto questo da una parte indica una focalizzazione sulle vocazioni e le identità più profonde dei diversi territori, e dunque una strategia implicita di differenziazione e complementarietà che appare assai vantaggiosa. Ma dall'altra esige uno sforzo "di sistema" che davvero integri i diversi territori in senso funzionale, logistico e amministrativo-gestionale; che riduca i più vistosi elementi di debolezza che sembrano pervadere l'intero territorio padano e che attengono alle tendenze di consumo di suolo e di dispersione insediativa; e infine che produca e metta a disposizione dell'intero territorio del Nord un surplus di risorse qualificate nel campo della conoscenza e del capitale umano.





## **CAPITOLO 2**

# **Il Piemonte**



Se nelle pagine precedenti si è focalizzata l'attenzione su caratteri e dinamiche emergenti dei territori ricompresi nelle Regioni del Nord, in questa seconda parte del documento si tenterà di dar conto in modo sintetico delle caratteristiche del sistema piemontese nelle sue diverse articolazioni. Anche qui, come nella parte precedente, si ripropongono estratti e sintesi di indagini già svolte. Il quadro di riferimento è costituito dalle ricerche elaborate dall'Ires Piemonte (e coordinate da Paolo Buran) in occasione del Terzo Rapporto Triennale – Scenari per il Piemonte del 2015 e, più in particolare verranno riprese le analisi relative ai diversi quadranti in cui si articola il territorio piemontese<sup>1</sup>. In alcuni casi, le riflessioni verranno inoltre integrate con i materiali predisposti nell'ambito del Progetto Nord.

Il ragionamento per “quadranti” del territorio piemontese fonda la sua ragione d'essere nella storia dei processi insediativi e rispettivi sedimenti storico-sociali i cui tratti essenziali erano emersi da alcune ricerche, svolte negli anni novanta, dall'Ires Piemonte e dal Politecnico di Torino. Una chiave di lettura, quella per quadranti caratterizzati da distinte caratteristiche socio-economiche, che ha poi ricevuto conferme anche negli anni più recenti. Innanzitutto, nei diversi processi evolutivi che hanno segnato (e segnano tuttora) alcune dinamiche territoriali della regione, quali la forte gravitazione esercitata dal nucleo metropolitano torinese sulle conurbazioni circostanti e dal sistema metropolitano centro-padano sulle parti orientali della regione, oppure la doppia croce segnata sul territorio piemontese dai grandi tracciati infrastrutturali, con le dorsali trasversali Nizza-Cuneo-Alessandria-Piacenza e Lione-Torino-Novara-Milano, incernierate sulle connessioni longitudinali Savona-Torino-Aosta-Monte Bianco e Genova-Alessandria-Nova-

ra-Sempione. In secondo luogo, hanno fatto propria l'articolazione per quadranti diversi e recenti documenti e programmi regionali, ed in particolare quelli relativi al governo del territorio. Sotto il profilo della delimitazione territoriale (figura 3) i quadranti sono, almeno in parte, riconducibili alle province piemontesi (o loro aggregazioni). Naturalmente tale delimitazione non deve essere eccessivamente irrigidita poiché, come tutte le demarcazioni, non è esente da difetti che emergono con particolare evidenza nelle fasce confinarie: ad es. nell'astigiano, che grazie all'importanza della città capoluogo giustamente rivendica una propria specificità strategica; nel casalese, che appare spesso orientato ad una sinergia con l'area vercellese piuttosto che con la provincia di appartenenza; nel carmagnolese, che presenta evidenti uniformità morfologiche e significative interrelazioni con la pianura cuneese. La quadripartizione del territorio piemontese, ed un'analisi fondata su questa rappresentazione, ha tuttavia diversi vantaggi: consente di ricostruire con sufficiente elasticità i caratteri salienti della regione, veicola in modo abbastanza chiaro il carattere policentrico assunto nel corso del tempo dal Piemonte, permette di evidenziare la rilevanza dei diversi sistemi territoriali che compongono la regione senza tuttavia esasperare eccessivamente i localismi; offre elementi di riflessione in grado di collocare e connettere la realtà piemontese nei caratteri e nelle trasformazioni precedentemente illustrate a proposito del Nord.

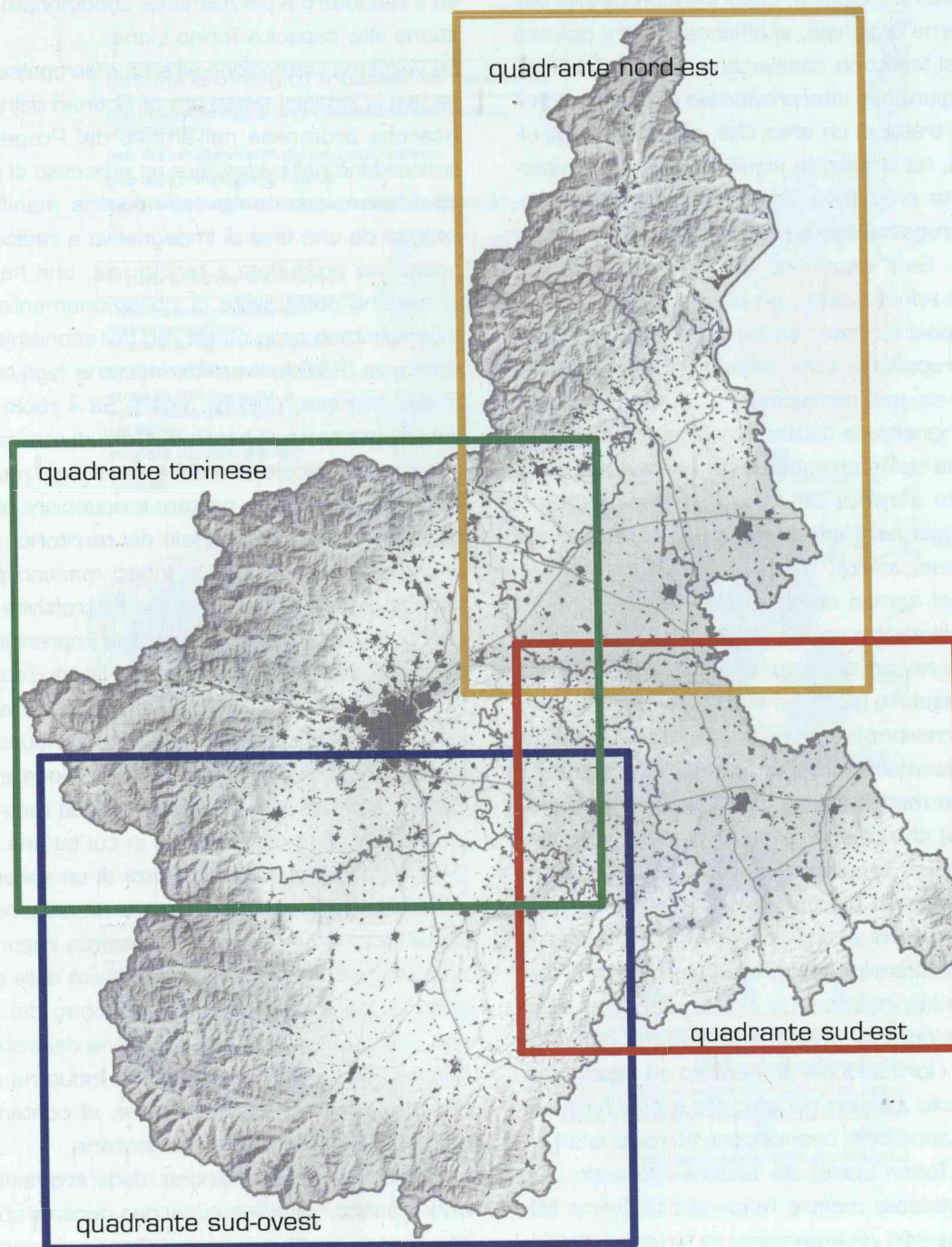
## 2.1 IL QUADRANTE NORD-OVEST

Il quadrante si estende pressoché esclusivamente sul territorio della provincia torinese e presenta al suo

<sup>1</sup> I documenti di riferimento sono i seguenti: Casalino, C. e Mazzoccoli, A., I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del nord-ovest, Torino, Irescenari, 17/2008; Violi, C., I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del nord-est, Torino, Irescenari, 18/2008; Bargerò, C., I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del sud-est, Torino, Irescenari, 19/2008; Barella, D. e Zeppetella, P., I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del sud-ovest, Torino, Irescenari, 20/2008. A questi testi si rinvia per analisi più approfondite.



Figura 3 - I QUADRANTI DEL TERRITORIO PIEMONTESE





interno un'articolazione in cui all'area metropolitana torinese, componente strategica per la riqualificazione economica, tecnologica, culturale e produttiva dell'intero sistema regionale, si affiancano altre polarità costituite dal territorio canavesano, dalle valli olimpiche e dalla giunzione interprovinciale al confine con il Cuneese. Si tratta di un'area che, nel corso degli ultimi decenni, ha registrato significative trasformazioni nel tessuto produttivo, nell'organizzazione territoriale, nella progettazione e realizzazione di rilevanti infrastrutture. Se il capoluogo torinese ha avviato, a partire dagli anni novanta, un profondo processo di transizione post-fordista, anche altre aree contigue all'area metropolitana sono state oggetto di rilevanti iniziative (ad es. valli olimpiche).

Per quanto riguarda la dotazione infrastrutturale provinciale, ossia dell'intero quadrante, essa appare sostanzialmente allineata alla media nazionale, con un certo vantaggio nelle infrastrutture di carattere sociali (istruzione, sanità, tempo libero) e un leggero ammanco nel campo delle infrastrutture economiche, dove il vantaggio nei servizi imprenditoriali (TLC, finanza) non riesce a compensare le difficoltà sul fronte del trasporto (accesso ai porti, strutture aeroportuali e ferroviarie). Il gap infrastrutturale emerge qualora la situazione torinese venga raffrontata alle altre province metropolitane del nord (Milano, Genova e Bologna) che paiono relativamente più robuste. Più in particolare: la connettività intercontinentale appare oggi messa in discussione dalle difficoltà connesse con le recenti vicende dello *hub* di Malpensa e dall'ancor non compiuto decollo dell'aeroporto di Caselle; i servizi alle imprese e le attività connesse all'*information technology* evidenziano qualche difficoltà nel ridefinire i loro sbocchi di mercato ed esprimono tassi di crescita inferiori rispetto alla media nazionale; la realizzazione della connessione ferroviaria ad alta capacità (Torino Lione) sta ancora cercando una soluzione praticabile mentre l'alta velocità Torino Milano è entrata solo recentemente in funzione; l'interporto Si.To. e il connesso scalo merci di Orbassano

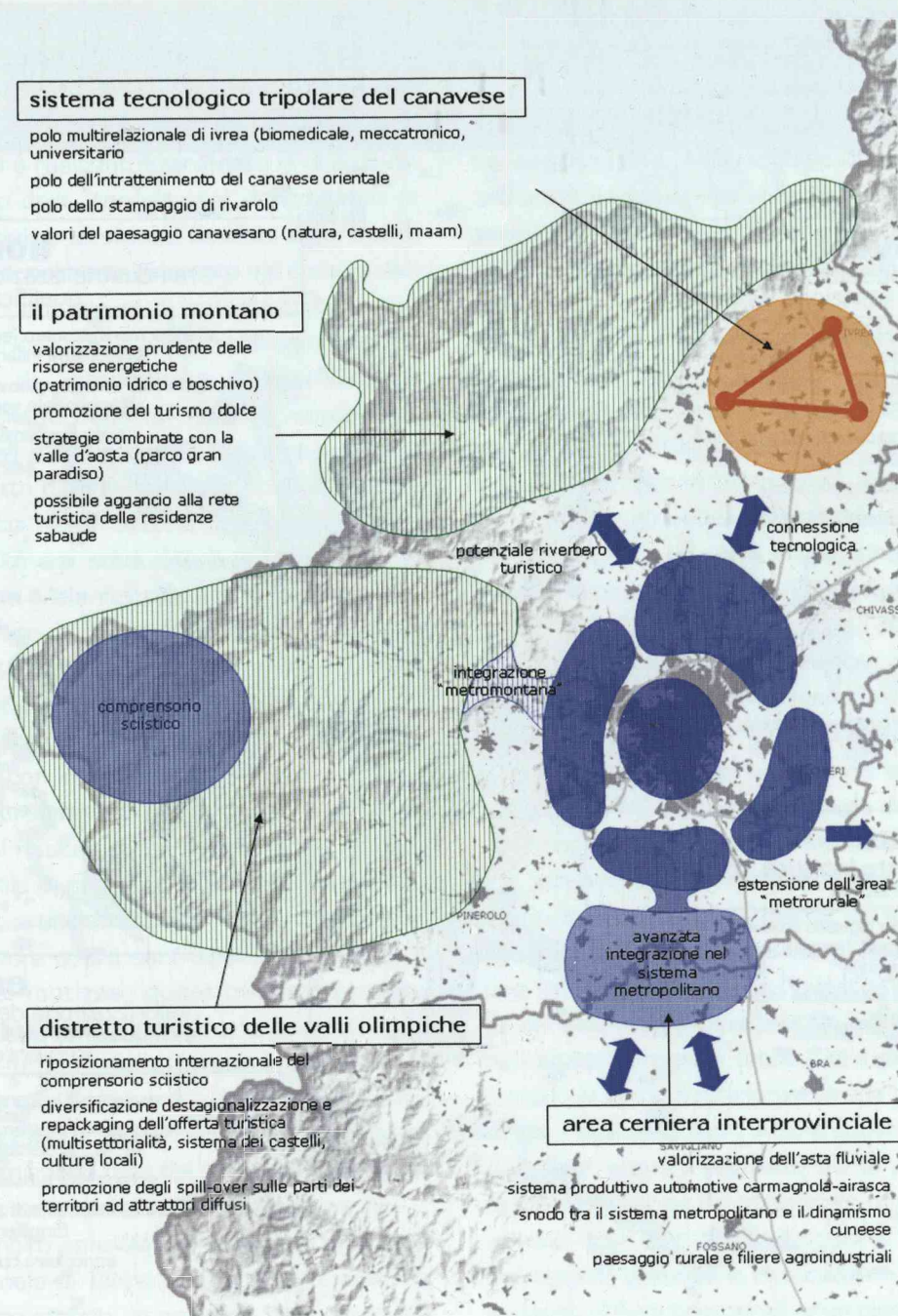
si caratterizza oggi più per le sue funzioni distributive che come nodo rilevante delle reti logistiche ampie ed il suo futuro è parzialmente condizionato dalla questione alta capacità Torino Lione.

Se volgiamo l'attenzione all'area metropolitana torinese, sia le indagini svolte per gli Scenari dell'Ires che le ricerche promosse nell'ambito del Progetto Nord, concordano nell'evidenziare un processo di progressivo ridimensionamento dell'industria manifatturiera, seguito da una fase di impegnativa e radicale riorganizzazione produttiva e territoriale, che ha sfruttato le rilevanti potenzialità di riposizionamento dell'area metropolitana nelle nuove reti dell'economia della conoscenza (R&S, università, industrie *high-tech*, servizi alle imprese, cultura, ecc.). Se il ruolo di Torino quale produttore di beni industriali di massa (preponderante nel secolo scorso) appare oggi messo in discussione ciò non ha portato a rinunciare alla storica caratterizzazione industriale del territorio; nel corso degli ultimi anni non sono infatti mancati progetti e proposte volte ad accrescere l'attrattività dell'area nei confronti di specifiche iniziative imprenditoriali, soprattutto in settori chiave come le Ict, l'automotive, l'aeronautica, ecc. Più in generale, osservano Carlo Salone e Angelo Besana nel loro contributo sviluppato nell'ambito del Progetto Nord (Salone e Besana, 2010), sembra farsi strada per l'area metropolitana un modello di trasformazione in cui su una struttura di fondo segnata dalla presenza di un sistema ancora industriale tende ad innestarsi un sistema di servizi che gioca un ruolo presumibilmente importante nel contribuire ad elevare la competitività delle attività industriali. In altre parole, l'abbandono del fordismo non si traduce nella terziarizzazione del sistema economico, con effetti sostitutivi tra industria e servizi, bensì in una esternalizzazione e, al contempo, una specializzazione delle attività terziarie.

I processi di trasformazione (decentramento di funzioni e strutture) avvenuti nei due decenni che stanno alle nostre spalle hanno peraltro fortemente inciso sull'organizzazione territoriale dell'area metropoli-



Figura 4 - LE POLARITÀ NEL QUADRANTE NORD-OVEST



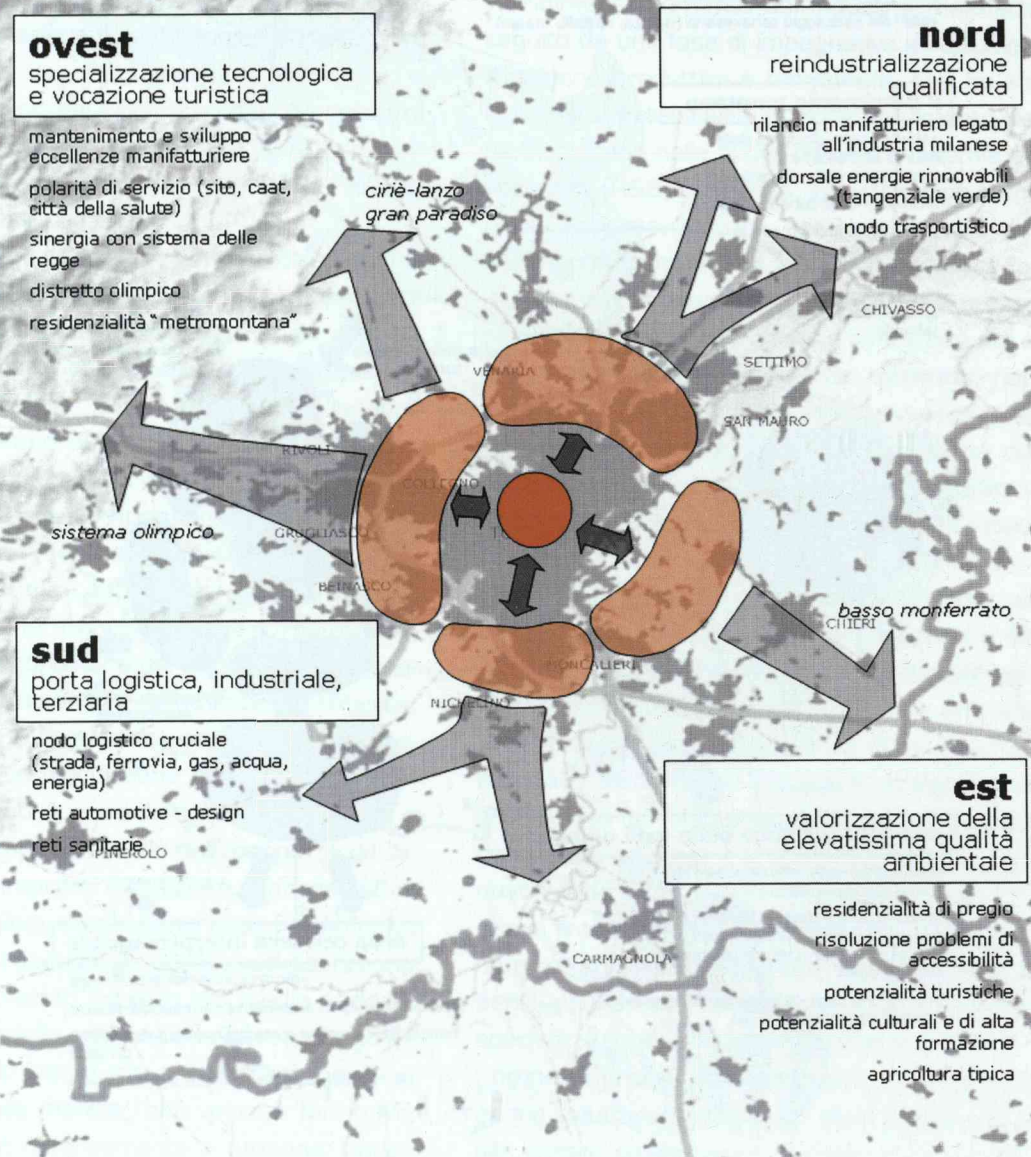
Fonte: Casalino e Mazzoccoli, 2008



Figura 5 - DINAMICHE FUNZIONALI DELL'AREA METROPOLITANA TORINESE

**prospettive dell'intero sistema:**

riposizionamento tecnologico (internazionalizzazione, ammodernamento manageriale, poli di competenza politecnico, università, tne, mirafiori, envipark, città della salute, finanza, ict)  
dinamismo culturale e artistico  
riassetto delle comunicazioni interne (sfm, corso marche, viabilità sud-est)  
qualità territoriale



Fonte: Casalino e Mazzoccoli, 2008



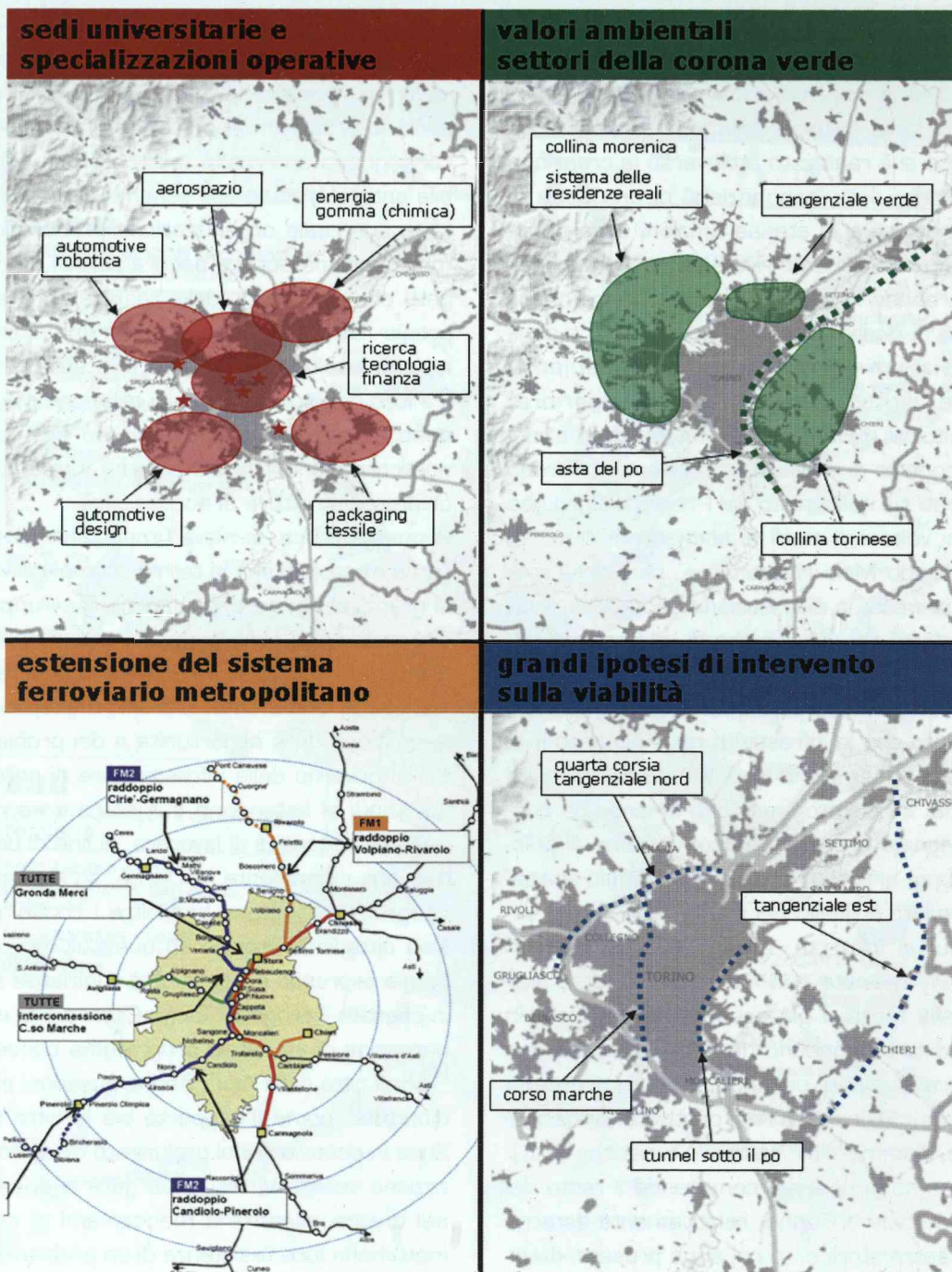
na. A partire dall'inizio degli anni '80 dello scorso secolo l'industria manifatturiera si è andata rilocalizzando nella cintura metropolitana, in cerca di spazi e di accessibilità, creando sulle principali direttrici complessi territoriali di imprese a carattere vagamente distrettuale. Il forte sviluppo della grande distribuzione organizzata si è realizzato attraverso la creazione lungo il percorso della "tangenziale" di una serie di centri commerciali e le stesse funzioni della conoscenza si sono parzialmente riversate nei comuni della corona, creando in alcuni di essi strutture cospicue di attività di ricerca in campo tecnologico e sanitario, servizi di informatica e consulenza manageriale, istituti della formazione superiore, strutture culturali d'avanguardia. Tali trasformazioni sono state oggetto di analisi nei contributi di Alfredo Mela, elaborati sia nell'ambito del Progetto Nord che nelle indagini volte agli studi di scenario dell'Ires. In tali lavori, Alfredo Mela ricostruisce, per l'area metropolitana torinese, la distribuzione geografica di un insieme di attività ritenute tipiche di una società postindustriale (università, ricerca, centri commerciali, *loisir*, servizi sanitari di livello superiore, ecc.) ponendoli a confronto con le infrastrutture di accesso e le caratteristiche preesistenti della struttura dell'area metropolitana. Il risultato finale che emerge da questo lavoro segnala la presenza di un insieme di polarità di vario tipo, articolati in tre diversi ambiti spaziali. Il primo ambito è quello del tradizionale centro torinese in cui si ipotizza, quale conseguenza di trasformazioni avvenute e in fieri, una più forte articolazione delle funzioni già presenti organizzate in una rete di distretti, ognuno dei quali presenta una relativa specializzazione, pur mantenendo un notevole grado di commistione tra i tipi di attività (direzionali, finanziarie, commerciali, culturali, turistiche ecc.). Un secondo ambito spaziale comprende il resto del territorio comunale di Torino, relativamente esterno rispetto al centro storico, in cui sono presenti diverse polarità (Porta Susa, il distretto universitario del Valentino, la cittadella politecnica, il Lingotto, ecc.). Il

terzo ed ultimo ambito corrisponde alle corone metropolitane in cui si rilevano ulteriori e diverse polarità (poli sanitari di Orbassano e Candiolo, polo logistico di Orbassano, poli commerciali lungo la tangenziale, poli culturali di Venaria Reale, Rivoli e Stupinigi, ecc.). Le trasformazioni avvenute sembrano quindi consegnarci una realtà metropolitana non più riducibile entro il tradizionale schema centro-periferia; tuttavia una reale organizzazione policentrica dell'area metropolitana appare ancora più nel campo dei progetti che nel campo delle realizzazioni: le funzioni di pregio radicatesi nella corona rispondono ancora a logiche localizzative di settore, e spesso presentano tra loro non solo assenza di relazioni, ma talvolta evidenti incongruenze funzionali, ad esempio con una non corrispondenza tra polarità funzionali a forte richiamo e strutture di accessibilità.

In questa ottica, si rileva l'importanza dell'analisi dell'area metropolitana in termini complessivi; molte delle grandi sfide che determinano lo sviluppo e la capacità di competere delle grandi città non possono non essere affrontate se non rifacendosi al rapporto con l'ambiente circostante. È così in molteplici campi, dalla gestione delle opportunità e dei problemi ambientali al governo delle infrastrutture di collegamento (i cui snodi si estendono sull'intera area metropolitana), alla necessità di lavorare, al fine di una programmazione pienamente efficiente, su sistemi territoriali integrati che vadano ben oltre i confini del solo nucleo cittadino. Proprio su quest'ultimo punto Torino ha già espresso progettualità e iniziative significative: in passato il progetto Tecno City e più di recente l'elaborazione di un ampio programma conosciuto come "Torino città delle Alpi". Anche questioni più delicate e dibattute, come il rapporto tra la città e la Valle di Susa in occasione del prolungato dibattito sulla realizzazione della TAV, con l'insorgere di evidenti difficoltà nel creare alleanze e meccanismi di co-decisione, mettono in luce l'esistenza di un problema storico tra Torino e il suo hinterland: una relazione che non è mai stata facile e che ancora oggi necessita di forme



Figura 6 - INFRASTRUTTURE NELL'AREA METROPOLITANA



Fonte: Casalino e Mazzoccoli, 2008



che esitino in relazioni organiche e armoniche con i territori circostanti (ad esempio, la gestione dell'asta fluviale del Po necessita un progetto di *governance* che comprenda tutti i comuni coinvolti, da Carmagnola a Torino; discorso analogo per la valorizzazione delle regge sabaude). Se l'obiettivo è l'internazionalizzazione della città è necessario promuovere lo sviluppo sia a scala globale che a scala locale, recuperando in pieno per Torino il ruolo regionale. Non bisogna dimenticare, infatti, che Torino è un centro regionale che può avere visibilità internazionale solo se ha alle spalle una stretta relazione con il proprio territorio, entro cui in passato godeva di una specie di rendita di posizione e con cui, negli anni più recenti, ha indebolito le connessioni.

Più in generale, sintetizzando gli elementi emersi nelle recenti analisi socioeconomiche, l'analisi di scenario proposta nei lavori dell'Ires afferma che il territorio del sistema metropolitano oggi pare caratterizzarsi per tre fondamentali passaggi strutturali:

1) *Il salto di qualità*: è rapidamente maturato un sensibile riposizionamento del sistema metropolitano nel suo complesso rispetto alla funzione di una metropoli post-manifatturiera, e quindi al rango ed alla presenza internazionale del polo metropolitano nel suo insieme. Alcuni passaggi importanti sono stati: la risistemazione urbana avviata dal Piano Regolatore e proseguita con i passaggi segnati dal Primo e dal Secondo Piano Strategico; la ridislocazione della funzione manifatturiera nella cintura e la concentrazione nel centro di funzioni direzionali, terziarie, di ricerca, di innovazione e di cultura; l'occasione olimpica che ha rilanciato l'immagine della città. Una trasformazione che ha conosciuto uno straordinario pendant anche sul versante manifatturiero con il rilancio della Fiat sulla base di una cultura organizzativa che rompe i ponti con ogni residuo di provincialismo e di burocratizzazione fordista. Attraverso questa serie di passaggi si sta ridefinendo una più significativa presenza internazionale del polo torinese. Negli anni più recenti

la città ha inoltre sviluppato una serie di iniziative nel campo culturale che hanno saputo utilizzare l'occasione olimpica per lanciarne una immagine cruciale di moderna metropoli. Torino 2006 è stato del resto solo l'evento culmine di una serie di opere di rinnovo fisico dell'assetto urbano della città che hanno fatto leva su una forte accelerazione impressa dal Piano Regolatore e puntato su progetti (es. Spina Centrale, Cittadella Politecnica) capaci di trasmettere il volto nuovo della Città di Torino. L'immediato lancio di altre importanti iniziative di forte richiamo testimoniano il fatto che l'evento olimpico non si è configurato come un "intermezzo", ma come l'innesco di un impegnativo *upgrading* della presenza culturale della metropoli piemontese. Una immediata ripercussione di questo cambiamento può essere colta nell'importante sinergia posta in essere con la città di Milano nell'organizzazione di un'iniziativa culturale lanciata da tempo quale Settembre Musica.

2) *L'espansione*. L'area metropolitana torinese negli ultimi vent'anni ha esteso il suo raggio d'influenza fino ad occupare tutto il territorio piano-collinare dell'area centrale della regione, toccando i rilievi collinari ed i bordi delle città circostanti. Tale articolazione territoriale veniva così a comprendere già al 2001 un vasto ambito che è legato al suo nucleo metropolitano da flussi di pendolarità per servizi e per lavoro e da legami di filiera. In questa dinamica di oggettiva inclusione, il territorio dell'hinterland è stato progressivamente soggetto a processi di decentramento di funzioni produttive e residenziali verso i comuni della prima cintura ed oltre. Ciò ha significato da un lato la drastica ricollocazione dell'industria manifatturiera, e dall'altro lo spostamento di popolazione, verso comuni via via più esterni. Le trasformazioni funzionali e fisiche del sistema metropolitano, nel contempo soggetto alla transizione verso un'economia postfordista, si sono quindi tradotte in un fenomeno di *urban sprawl* ad alto consumo di risorse territoriali



(suolo, equilibri idrografici e geologici, sistemi ecologici) e dal forte impatto infrastrutturale. In assenza di una salda logica di governo a livello sovra-locale, tale processo ha avuto considerevoli ricadute in termini di rottura del *continuum* naturalistico ed ambientale e di effetti insoddisfacenti per l'equilibrio economico e sociale che esso ha finito per determinare.

3) *Le potenzialità policentriche*. Questo allargamento del raggio della metropoli potrebbe dare luogo, e ci sono indizi in tale senso, ad una effettiva organizzazione multipolare che veda ricollocato in alcuni centri della cintura - o meglio ancora in sistemi complessi che legano le periferie urbane in via di riqualificazione, i centri della prima cintura con una funzione di snodo e di cerniera, e alcune aperture proiettive sul territorio circostante - un sistema di effettiva integrazione multipolare a più motori che concentra funzioni di livello e rango metropolitano sovralocale e prospettive di specializzazione integrata di risorse e funzioni. Si sta forse affermando una rappresentazione per settori o "quadranti" dello stesso territorio metropolitano, strutturata attorno alle principali direttrici di collegamento del nodo torinese: essa trova riscontro sia nelle analisi dell'IRES in preparazione del Piano Territoriale regionale, sia nell'idea di "Città di città" proposta dal Secondo Piano Strategico dell'area metropolitana di Torino. Su questo sfondo, le linee proponibili per un riassetto del territorio muovono verso una sua riconfigurazione multipolare, uno scenario di multipolarismo integrato e diffusivo, in cui ai principali nodi vengono conferite funzioni particolari, tali da affidare a ciascun punto un ruolo strategico in un ambito metropolitano più ampio: la "Città di città". Esempi di questo assetto sono i centri di eccellenza rawisabili in diversi ambiti, come le strutture sanitarie di Orbassano e Candiolo, il polo universitario di Grugliasco, la piattaforma logistica SITO-CAAT di Orbassano, il nodo aeronautico di Caselle, il nuovo polo di Mirafiori, e da ultimo la Reg-

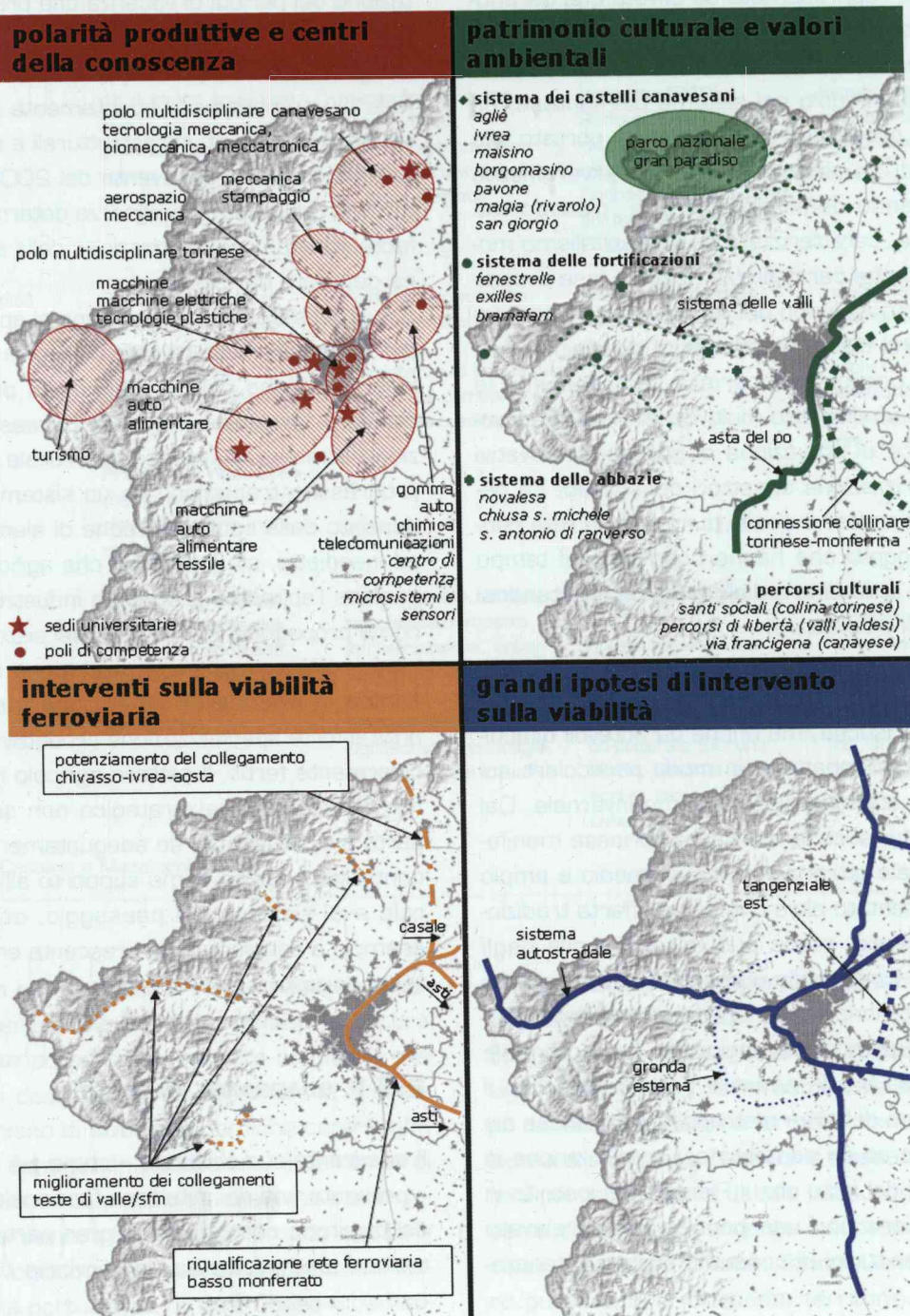
gia di Venaria. La sfida è dunque quella di valorizzare e mettere a sistema il policentrismo emergente, attivando le reti degli attori locali, governando i processi trans-scalari, ricercando un coinvolgimento progettuale delle Istituzioni locali e impostando le opportune forme di governance cooperativa.

Una prospettiva importante nell'evoluzione futura della metropoli torinese è connessa alle interazioni funzionali e alle alleanze strategiche che saprà istituire con altre metropoli europee, ed in particolare con Milano, Genova, Lione e Ginevra. La questione è in agenda da circa un ventennio (dall'ipotesi "MiTo" all'euroregione "Diamante alpino"). Sinora su questa strada le acquisizioni concrete non sono state pari alle attese ma alcune emergenze strategiche potrebbero alterare positivamente il quadro, per la necessità di gestire congiuntamente le trasformazioni logistiche e infrastrutturali (Malpensa, Novara, Rho, retroporto genovese, TAV Milano-Torino). L'ostacolo rappresentato dallo squilibrio dimensionale dei contraenti (il peso preponderante di Milano che spinge la metropoli lombarda ad adottare logiche gerarchiche piuttosto che interattive), potrebbe essere aggirato attraverso un lavoro federativo che istituisca un'integrazione preliminare tra le reti urbane della periferia padana (bilanciando in parte il potere gravitazionale del centro milanese attraverso la costruzione di articolate strutture complesse di contrappeso).

Se l'area metropolitana rappresenta la polarità di maggior rilievo, non si può trascurare che all'interno del quadrante nord-occidentale sono tuttavia presenti altri ambiti territoriali, per i quali l'influenza del capoluogo è relativamente blanda. In quest'ottica, le altre principali polarità del quadrante sono costituite dal territorio canavesano, dalle valli olimpiche e dalla giunzione interprovinciale al confine con il Cuneese. Il *Canavese* è percepito (e si percepisce) come un territorio a sé stante nella configurazione provinciale, sia per la collocazione e conformazione geografica, sia per la sua storia anche recente. Il passaggio,



Figura 7 - INFRASTRUTTURE NEL QUADRANTE NORD-OVEST



Fonte: Casalino e Mazzoccoli, 2008



burrascoso, da territorio con una *leadership* economica e morale rappresentata da Olivetti che garantiva una visibilità internazionale indipendentemente da Torino, a territorio a rischio di una debole identità e alla ricerca di un ruolo nel sistema piemontese, ha innescato un processo reattivo che ha portato alla costruzione di un sistema produttivo diversificato che alcuni hanno definito come una “piattaforma multifunzionale, caratterizzata da un capitalismo molecolare”<sup>2</sup>. Ciò che caratterizza l'attuale fase evolutiva del modello di sviluppo del territorio è la valorizzazione dei diversi *cluster* produttivi di cui si vuole rafforzare la complementarietà attraverso la costruzione di un distretto multivocazionale che favorisca la ricerca di attivazione di processi innovativi pur nella valorizzazione di settori consolidati. La peculiarità del Canavese è quella di avere una rete consolidata di soggetti che hanno costruito nel tempo un'abitudine e attitudine a dialogare, comportandosi come un “attore collettivo”.

I *territori dell'arco montano* della provincia di Torino sono accomunati dalla disponibilità di grandi risorse ambientali e turistiche, ma anche da notevoli difficoltà strutturali che impattano in modo particolare sui territori meno attrattivi per il turismo invernale. Dal punto di vista turistico la montagna torinese manifesta un potenziale attrattivo di breve, medio e ampio raggio rappresentato oltre che da un'offerta tradizionale e consolidata, come può essere quella degli sport invernali (rinnovabile e implementabile), anche da una proposta innovativa rispondente ad emergenti esigenze di turismo multistagionale. Tale potenziale è esprimibile sia per la naturale connessione con il territorio urbano dell'area metropolitana torinese sia con riferimento ad un contesto più ampio, anche in considerazione del fatto che il Piemonte è inserito in una macroregione con una popolazione ad elevato reddito e con abitudini di consumo portati a genera-

re forti flussi turistici, caratterizzati da una frammentazione dei periodi di vacanza che predispone ad una pratica turistica distribuita in tutto l'arco dell'anno. Il comprensorio olimpico rappresenta il settore territoriale più competitivo, recentemente potenziato dagli ingenti investimenti infrastrutturali e insediativi realizzati in occasione dell'evento del 2006, su cui regna tuttavia una relativa incertezza determinata dalla non facile attività di capitalizzazione delle economie esterne generate dai Giochi.

A sud del sistema metropolitano si apre infine l'ampio territorio della pianura che abbraccia il basso Pinerolesse e la piana del Carmagnolesse ponendosi come cerniera, *giunzione tra l'area cuneese* e la conurbazione torinese e il paesaggio rurale. Il carattere di progressiva transizione da un sistema all'altro è evidenziato dalla contaminazione di elementi, produttivi ed insediativi, sia industriali che agricoli. Nel Carmagnolesse l'apparato produttivo industriale si presenta come propaggine meridionale del sistema automotive metropolitano mentre la produzione agricola si concentra in aziende di dimensione medio-grande ed aree a forte specializzazione produttiva su suoli particolarmente fertili. Il settore agricolo rappresenta un fondamentale asse strategico non solo come comparto produttivo ma, se adeguatamente indirizzato e controllato, anche come supporto all'ambiente naturale e al sistema del paesaggio, contribuendo ad esempio a contrastare la crescente erosione del suolo urbanizzato.

## 2.2 IL QUADRANTE SUD-EST

Il quadrante sud-orientale – come già quello torinese – presenta una delimitazione funzionale e prospettica del territorio coincidente in gran parte con la delimitazione amministrativa (la provincia di Alessandria).

<sup>2</sup> Censis “Reinventare il Canavese”, Franco Angeli, 2001. Milano



**Tabella 14 - ANALISI SWOT SINTETICA PER IL QUADRANTE TORINESE**

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
Sistema infrastrutturale	Buona dotazione di servizi di rango superiore. Buona accessibilità generale, sia per il trasporto su ferro che per quello su gomma.	Legami non sufficientemente forti con reti internazionali. Rete infrastrutturale interna ancora debole e "torinocentrica".	Rilancio delle funzioni logistiche (SITO). Rafforzamento della rete di trasporto pubblico locale. Connessioni con i corridoi ferroviari principali (TO-Lione).	Limiti strutturali al rafforzamento delle connessioni con poli di rango superiore.
Sistema economico	Processi avanzati di diversificazione della base economica e di terziarizzazione. Presenza di sub-poli di rilevanza sovra-regionale. Processi di riposizionamento produttivo e di ristrutturazione industriale.	Politiche economiche più settoriali che di sistema. Persistenza di elementi di crisi nel comparto industriale-manifatturiero.	Rafforzamento della complementarietà fra i distretti e i sub-poli.	Insufficiente livello di <i>governance</i> alla scala d'area vasta. Rischi di marginalità rispetto ai poli metropolitani di rango superiore.
Sistema urbano	Rafforzamento delle polarità esterne dell'area metropolitana. Processi di valorizzazione del tessuto insediativo storico.	Diffuso carico ambientale, elevato impatto infrastrutturale, <i>urban sprawl</i> , forte congestione da traffico, compromissione degli agroecosistemi, fragilità del sistema idraulico.	Potenziale sviluppo policentrico. Potenziale ulteriore valorizzazione della qualità ambientale, paesaggistica e storico-culturale (Corona Verde, sistema delle acque, residenze sabaude, ...).	Rischi di crescita del pendolarismo verso l'area metropolitana milanese. Mancanza di coesione nelle politiche urbane fra Torino e i comuni dell'area metropolitana.

Fonte: sintesi Casalino e Mazzoccoli, 2008

Certo anche in questo caso si riscontrano sia differenziazioni interne, che ne determinano la natura tendenzialmente policentrica (in parte connesse alle specializzazioni distrettuali), sia fenomeni di gravitazione che rischiano di favorire dinamiche centrifughe verso territori contigui. In particolare, il territorio di quadrante presenta connessioni attraverso il triangolo Alessandria-Genova-Savona (chiamato anche il triangolo della logistica, che guarda alle relazioni forti con il sistema portuale), e gli assi Cuneo-Alba-Asti-Casale Monferrato/Alessandria (che comprende anche il distretto del vino) e Alessandria-Casale Monfer-

rato-Vercelli-Novara, (apertura dei territori piemontesi verso la Lombardia).

Sotto il profilo infrastrutturale, la provincia registra significativi *gap* per le infrastrutture sociali; nel campo dei servizi culturali e formativi nonché in quello dei servizi alle imprese il territorio alessandrino risulta infatti particolarmente debole instaurando così un rapporto di relativa dipendenza e subalternità con i principali capoluoghi (Milano, Torino, Genova). Un'ulteriore punto debole di questo territorio è l'accentuata fragilità demografica, che in certa misura l'accomuna alla situazione ligure, soprattutto in rapporto ai livelli



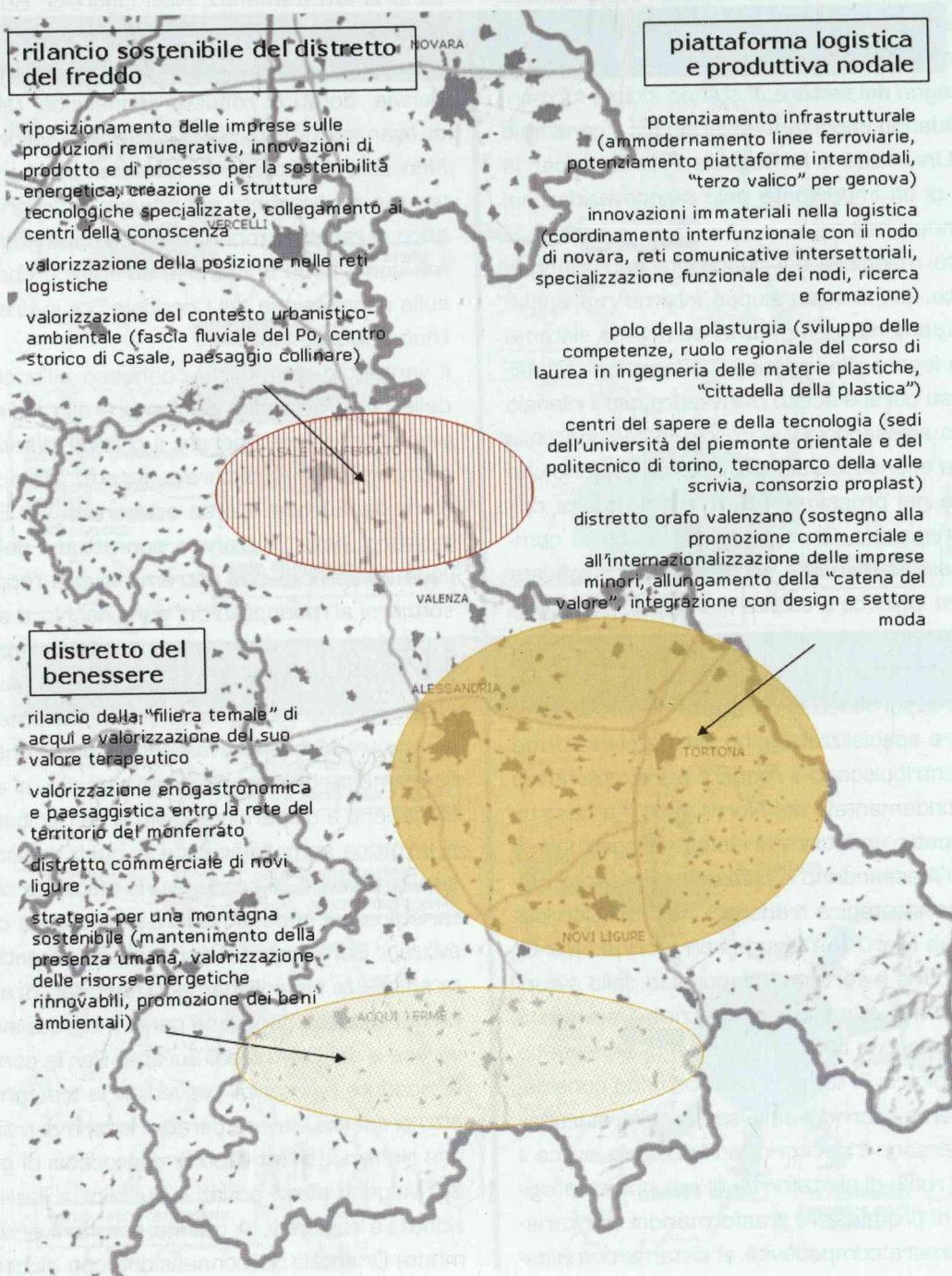
di invecchiamento della popolazione residente. Si tratta di una condizione che in forma ricorrente solleva preoccupazione per le sue possibili ripercussioni sulle capacità di innovazione e di crescita economica. La questione non è certo trascurabile, anche se va riconosciuto che né in Liguria né nell'alessandrino il fattore demografico ha inibito nell'esperienza recente l'acquisizione di ottimi livelli di prosperità economica, o il superamento delle crisi settoriali che periodicamente investono questa, al pari di altre aree di avanzata industrializzazione. Il permanere – almeno su un piano teorico – di elementi di rischiosità appare chiaro se si considerano congiuntamente i due caratteri cruciali del territorio alessandrino: la sottodotazione quantitativa del fattore umano, soprattutto nelle sue fasce giovanili, e la posizione intermetropolitana a fortissima accessibilità. Non sembra irrealistico, in simili circostanze, evocare l'immagine di una "terra di mezzo", nella quale la fortissima connettività possa agire da via di fuga anziché come veicolo di attrazione, o essere investita da decisioni localizzative esogene che atterrano sul territorio senza istituire con esso efficaci relazioni di scambio e di riverbero economico e sociale.

Il portafoglio di competenze detenuto dall'alessandrino appare peraltro solido. Nel complesso, il territorio della provincia si caratterizza infatti per la presenza di una realtà produttiva molto diversificata, con una presenza significativa del settore manifatturiero. Le specializzazioni produttive tradizionali sono riconducibili alla logistica ed ai distretti manifatturieri localizzati geograficamente attorno alle principali città: Alessandria e Tortona, con la logistica e la plasturgia, Valenza col settore orafa e Casale Monferrato col "distretto del freddo". Altri poli produttivi rilevanti riguardano la produzione di cavi e la lavorazione della plastica (nell'area Alessandrina e nel Tortonese), la metallurgia e l'industria alimentare a Novi Ligure (poło dolciario), la fabbricazione di macchinari industriali a Ovada, le imprese cementiere di Casale. Il capoluogo si caratterizza invece come città di servizi. Le

produzioni manifatturiere dell'alessandrino non sono tuttavia esenti dalle difficoltà competitive che dall'inizio di questo secolo investono le economie distrettuali italiane. Nel distretto valenzano dell'orafa il vincolo maggiore è rappresentato dalla limitata dimensione delle imprese, cui sfuggono le due sole imprese dominanti dell'area, Bulgari e Damiani, con le loro filiere di fornitori e subfornitori radicate nel distretto. Il rafforzamento del settore potrebbe passare da un allungamento della catena del valore attraverso processi di integrazione con l'industria della moda (uno dei settori a più alto valore aggiunto) e il *design* (progettazione, nuovi modelli, *brand* e gestione del marchio) e la ricerca di autonomi canali di commercializzazione su specializzazioni di nicchia. In altre parole, se a Valenza Po ci sono le cosiddette "*core competencies*", le competenze centrali, depositate nelle imprese e nei saperi locali, da queste bisogna partire per sviluppare una rete di accordi con i detentori delle competenze complementari (creativi, progettisti, industria della moda, del *design*). Più complessa è la dolorosa riorganizzazione che sta investendo il settore del freddo nel Casalese, rilevante componente storica della realtà economica dell'area. Il rapido ingresso sui mercati internazionali della concorrenza asiatica sottrae spazi di mercato anche ad un sistema produttivo con connotazioni già multinazionali. Le imprese più forti si stanno riposizionando nel nuovo contesto competitivo. In linea generale pare comunque opportuno sostenere un riposizionamento delle imprese sulle produzioni più remunerative attraverso innovazioni di prodotto e di processo, fondate sulla svolta dell'economia europea, che potrebbero beneficiare dall'attività svolta da idonee strutture tecnologiche specializzate. Più dinamico è il settore delle materie plastiche soprattutto per la produzione del *packaging*, in connessione con la vocazione logistica dell'area. La zona è infatti caratterizzata da una robusta vocazione nel campo delle lavorazioni della plastica, con gruppi importanti sia nella produzione che nella trasformazione dei polimeri, grazie alla presen-



Figura 8 - LE POLARITÀ NEL QUADRANTE SUD-EST



Fonte: Bagero, 2008



za sul territorio di una realtà radicata nella ricerca quale il gruppo Mossi e Ghisolfi e delle reti di contatti con Università e centri di ricerca nazionali e internazionali, nonché con aziende *leader* nei rispettivi settori. A sostegno del settore si stanno inoltre formando e consolidando importanti sinergie tra il consorzio Proplast, l'Università e la Regione Piemonte per la formazione di un importante polo di innovazione nel campo dei nuovi materiali.

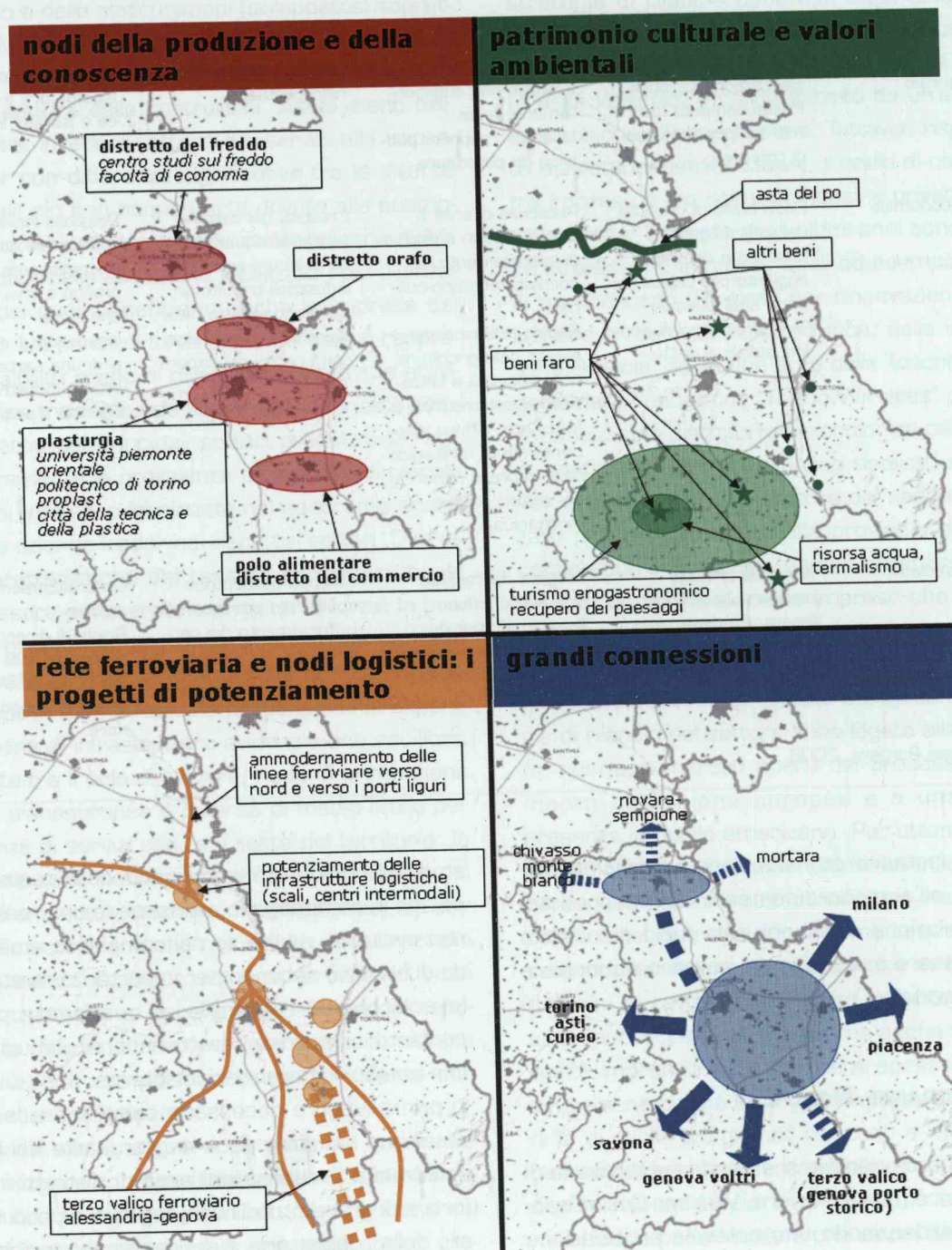
L'opportunità maggiore del quadrante sud-orientale del Piemonte, per il suo sviluppo interno ma anche per il potenziamento competitivo dell'intero sistema regionale, è legato alla logistica. La logistica è il settore chiave su cui si è scelto di investire per il rilancio del territorio alessandrino, non solo in ragione della sua rilevanza economica diretta, ma per il volano che saprà offrire nel prossimo futuro a gran parte dell'economia regionale, e in particolar modo al comprensorio alessandrino che potrà sviluppare robuste interazioni tra logistica e attività manifatturiere di servizio. La posizione geografica, a cavallo di tre – se non quattro – regioni, unita alla ricca dotazione infrastrutturale trasportistica di carattere generale (strade, ferrovie) e specializzata (interporti e piattaforme logistiche) contribuiscono a rendere questo territorio uno snodo fondamentale del Nord-Ovest e a costruire su tale aspetto un fattore di identità progettuale. Il territorio dell'Alessandrino è pienamente inserito nella piattaforma strategica transnazionale del Corridoio 24 "Dei Due Mari" che elegge i territori di Novi Ligure, Alessandria e Tortona a caposaldo dello sviluppo della dorsale. Una tale condizione spinge a rinsaldare legami con i poli di Novara e di Genova. La politica comunitaria in tema di trasporti non considera riduttivamente i corridoi delle semplici infrastrutture che attraversano il territorio, enfatizzando invece il loro possibile ruolo di piattaforme di sviluppo strategiche in grado di promuovere trasformazioni territoriali tali da imprimere competitività al sistema complessivo. La provincia di Alessandria è tra le più dotate di reti infrastrutturali ferroviarie, stradali, aeroportuali.

Il territorio dispone di tre scali merce ferroviari: Alessandria smistamento, Novi Ligure-S. Bovo e Casale Monferrato, e di due centri intermodali a capitale privato, l'interporto di Rivalta Scrivia e quello di Arquata Scrivia, dotati di robuste connessioni telematiche e di avanzate strutture per servizi a valore aggiunto. Non solo costituisce il naturale retroporto di Genova, ma rappresenta già un vero e proprio nodo logistico di rango europeo, che potrebbe entrare a sistema con il nodo di Novara, strategico come crocevia sulla connessione del Corridoio 5 e in prossimità dell'*hub* di Malpensa.

Il vantaggio temporale connesso all'accorciamento delle rotte potrebbe consentire alla logistica ligure-piemontese di recuperare il grande svantaggio organizzativo e infrastrutturale rispetto alla portualità del Nord dell'Europa. L'area economica del Baden Wuttemberg, della Svizzera e soprattutto della Baviera, vede da sempre con estremo favore l'opportunità di sottrarsi al monopolio dei porti del Nord e si candida a svolgere un ruolo rispetto al sistema portuale del Mediterraneo italiano: a tale proposito l'Alessandrino costituisce un territorio cerniera. Tali potenzialità potranno tradursi effettivamente a patto che si curi efficacemente l'integrazione del sistema, si eviti la frammentazione e dispersione delle aree dedicate, si superi un'ottica immobilista e si punti decisamente sui servizi a valore, si produca una efficiente complementarità con il nodo di Novara-Malpensa e con i valichi svizzeri. Sarà inoltre indispensabile garantire l'assoluta efficienza nei collegamenti ferroviari di alimentazione del sistema genovese con il mercato svizzero, bavarese e del Centro dell'Europa. Per la complessità e le ricadute territoriali prevedibili la trasformazione in atto presenta elevate caratteristiche di transcalarità, che richiedono l'attivazione di processi di *governance* coinvolgenti attori privati e pubblici, a livelli locali, nazionali, e regionali. A questo fine l'Università del Piemonte Orientale, in connessione con alcuni operatori del settore pubblici o privati, ha avanzato la proposta di costituire una "*community di progetto*" allo scopo



Figura 9 - LE INFRASTRUTTURE NEL QUADRANTE SUD-EST



Fonte: Bargero, 2008



Tabella 15 - ANALISI SWOT PER IL QUADRANTE SUD-EST

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
Sistema infrastrutturale	Forte e qualificata specializzazione logistica. Posizionamento favorevole sui principali assi di trasporto.	Dotazione di servizi avanzati non sufficientemente forte. Linee di trasporto pubblico da potenziare	Sviluppo delle funzioni retroportuali.	Possibile carenza di legami forti fra logistica e sistemi locali
Sistema economico	Buon livello di crescita del valore aggiunto assoluto e del valore aggiunto pro capite nei primi anni Duemila. Tenuta della produzione industriale e dell'export.	Presenza di aree a basso reddito e rischio di spopolamento nei contesti montano-collinari. Rapido ridimensionamento dell'agricoltura, crisi aziendali e settoriali nel settore manifatturiero, diffuso disorientamento strategico delle imprese minori dei settori orafa e meccanico.	Crescita del settore terziario, riqualificazione di alcuni settori industriali tramite un riposizionamento nella filiera e le connessioni con i centri del sapere	Possibile innesco di una spirale negativa tra malessere demografico e crisi economiche locali. Incapacità di convertirsi di una parte delle attività industriali e agricole tradizionali
Sistema insediativo	Notevole presidio umano sul territorio legato alla disseminazione dei centri abitati.	Fragilità del tessuto insediativo diffuso. Assetto idrogeologico fragile (frane, alluvioni). Aree di inquinamento disastroso	Sviluppo policentrico equilibrato attraverso il rafforzamento dei centri minori.	Deruralizzazione traumatica. Rischi di dipendenza eccessiva dalle metropoli circostanti per i servizi di rango superiore.

Fonte: sintesi Bargero, 2008

di elaborare ipotesi di ottimizzazione e servizi condivisi funzionali all'autocoordinamento dell'intero sistema, in correlazione con il naturale ruolo di indirizzo che dovrà essere esercitato dal governo nazionale e da quello regionale.

## 2.3 IL QUADRANTE NORD-EST

Il quadrante nord-orientale si estende sul territorio di quattro province (Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola, Vercelli) evidenziando una notevole articolazione amministrativa, accentuatasi nel corso dell'ultimo ventennio, cui corrisponde uno spiccato policentri-

simo. All'individualità istituzionale delle quattro province che lo compongono corrisponde una reale autonomia evolutiva, anche se nel complesso emerge il nodo di Novara, secondo per importanza strategica nello scacchiere regionale. Il quadrante presenta pertanto numerose caratteristiche comuni, ma anche notevoli differenziazioni interne.

In primo luogo è necessario sottolineare la spiccata vocazione manifatturiera di gran parte del territorio dovuta alla presenza nell'area di distretti industriali forti e di grande tradizione, legati alle produzioni tessili, della rubinetteria e dei casalinghi. Inoltre vi sono aree specializzate in settori quali la chimica, il lapideo, il florovivaismo. Le altre specializzazioni che



emergono a livello di quadrante sono relative al settore creditizio e delle assicurazioni (sviluppatosi soprattutto nel Biellese e nel Novarese grazie alla ricchezza diffusa portata dalle attività manifatturiere ivi localizzate) e al settore delle costruzioni. Assai meno brillante appare invece il settore dei servizi alle imprese, sia pur con differenze significative tra le diverse realtà locali: ciò è in buona parte dovuto alla posizione dell'area, ubicata tra le aree metropolitane di Milano e Torino, nelle quali sono localizzati i più avanzati servizi dei quali beneficiano anche le imprese del quadrante. Un punto di forza del quadrante è rappresentato dall'alto grado di diversificazione tra le attività produttive trainanti e da una imprenditorialità diffusa. All'interno dei principali settori produttivi si registra sicuramente la prevalenza di imprese di piccole dimensioni, ma sono localizzate nel quadrante anche numerose aziende leader nei rispettivi settori. Due ulteriori caratteristiche del tessuto produttivo locale devono essere annoverate tra i punti di forza: la presenza di produzioni di grande qualità, che puntano decisamente sull'innovazione e sulla qualità del prodotto *made in Italy*, e l'elevata propensione all'*export*. La dotazione di infrastrutture evidenzia uno squilibrio assai forte tra il polo di Novara, nodo di primo piano delle reti transeuropee e polarità di medio livello per la presenza di servizi rari, e il resto del territorio. In particolare sono noti i problemi di accessibilità del Biellese e una sottodotazione infrastrutturale, sia sotto il profilo economico che nell'ambito dei servizi alla persona, del V.C.O. La provincia di Vercelli, i cui dati mediano tra le ottime opportunità dell'area del capoluogo e la difficile condizione della Valsesia, ottiene una valutazione complessiva quasi coincidente con quella media del Piemonte.

I dati relativi alla struttura economica del quadrante fanno emergere con grande chiarezza il ruolo fondamentale che le imprese manifatturiere giocano sul territorio. La marcata diversificazione dei settori presenti nell'area rende necessario un specifico richiamo per ciascuno di essi, al fine di evidenziarne le di-

namiche evolutive degli ultimi anni e di indicarne le strategie di rilancio condivise dagli attori locali. Il comparto della rubinetteria-valvolame, localizzato nell'area compresa tra il Borgomanerese, il Cusio e parte della Valsesia, è caratterizzato da un'elevatissima propensione all'esportazione. Tuttavia, rispetto ad altri distretti industriali italiani, il livello di cooperazione tra imprese e tra istituzioni locali e privati è di minore intensità. Soltanto negli ultimi anni sono nate alcune interessanti iniziative, quali ad esempio la nascita di un consorzio (Rugaris) per l'innovazione costituito insieme a realtà di altre province, dalla vicina Valsesia a Brescia, ad alcune aree della Toscana e un progetto della Fondazione "Torino Wireless" per la realizzazione di una piattaforma tecnologica per lo sviluppo di controlli elettronici avanzati dedicati al distretto. Per quanto riguarda il settore dei casalinghi, localizzato prevalentemente nella provincia del V.C.O. al confine con il Novarese, esso è caratterizzato da un tessuto di piccole e medie imprese che operano su prodotti di alta qualità e in mercati prevalentemente di nicchia, anche se si rileva la presenza di aziende significative quali Alessi, Bialetti o Lagostina. Le strategie di rilancio del settore sono legate alla penetrazione nei nuovi mercati aperti dal processo di allargamento dell'Unione Europea e a una maggiore presenza in quello americano. Per ottenere tali risultati è possibile agire principalmente in due direzioni: perseguire politiche che identifichino maggiormente i prodotti del distretto e innalzarne la qualità attraverso processi di innovazione. Anche in questo caso, tuttavia, si ravvisa una scarsa collaboratività tra gli attori pubblici e quelli privati, ma anche tra le diverse realtà imprenditoriali, che frena spesso i processi di innovazione poiché le singole imprese difficilmente (al di là di quelle più grandi) riescono a liberare risorse per investire sulla ricerca. Nella produzione tessile, che forma un ampio ambito industriale localizzato nella fascia pedemontana che va dal Biellese alla Valsesia, si è assistito a risposte diversificate all'interno del sistema produttivo. Esse hanno riguardato soltan-



Figura 10 - LE POLARITÀ NEL QUADRANTE NORD-EST

**il patrimonio montano-lacuale e polarità turistiche**

riposizionamento internazionale del turismo lacuale  
diversificazione e *repackaging* dell'offerta turistica (turismo convegnistico, paesaggio insubrico, culture locali, natura)  
promozione degli *spill-over* sugli attrattori diffusi del territorio  
complementarietà con produzioni locali (distretto lapideo)  
miglioramento della connettività  
rilancio logistico (domo2)

**il sistema dei distretti prealpini**

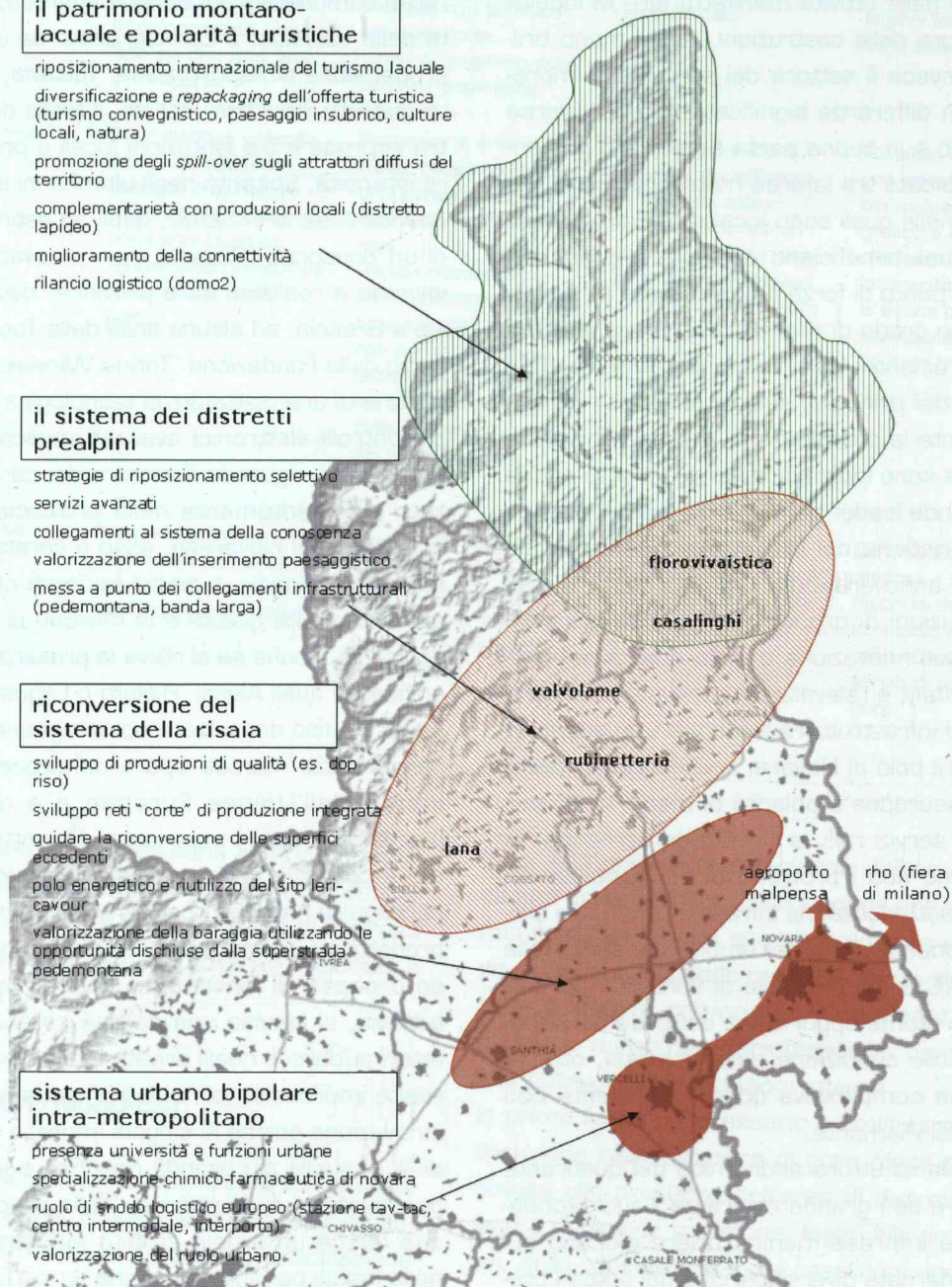
strategie di riposizionamento selettivo  
servizi avanzati  
collegamenti al sistema della conoscenza  
valorizzazione dell'inserimento paesaggistico  
messa a punto dei collegamenti infrastrutturali (pedemontana, banda larga)

**riconversione del sistema della risaia**

sviluppo di produzioni di qualità (es. dop riso)  
sviluppo reti "corte" di produzione integrata  
guidare la riconversione delle superfici eccedenti  
polo energetico e riutilizzo del sito Ieri-cavour  
valorizzazione della baraggia utilizzando le opportunità dischiuse dalla superstrada pedemontana

**sistema urbano bipolare intra-metropolitano**

presenza università e funzioni urbane  
specializzazione chimico-farmaceutica di novara  
ruolo di snodo logistico europeo (stazione tav-bac, centro intermodale, interporto)  
valorizzazione del ruolo urbano



Fonte: Violi, 2008



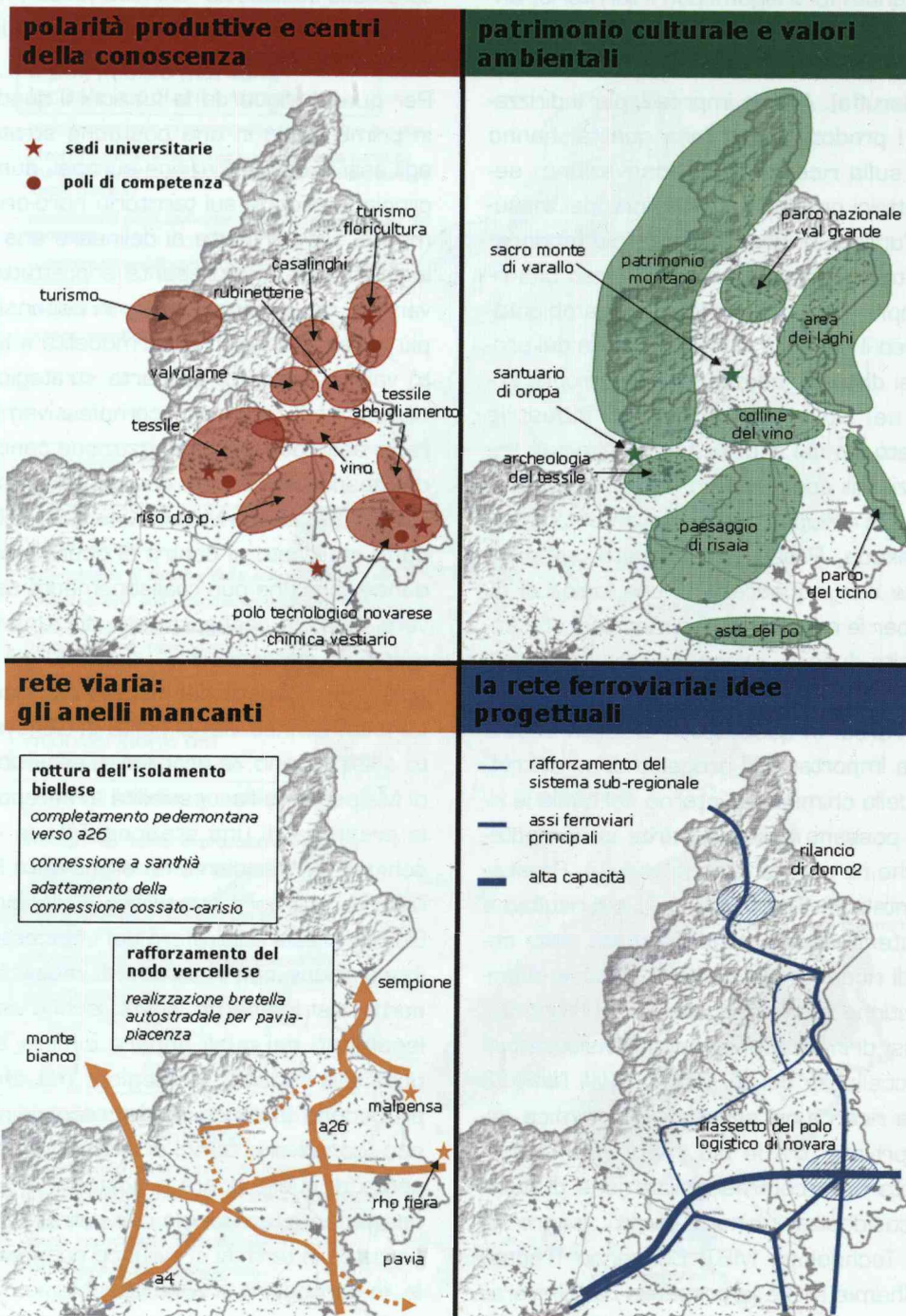
to in parte processi di delocalizzazione, il tessuto produttivo ha mantenuto forti legami con il territorio, anche con riferimento alle aziende *leader* (Ermenegildo Zegna, Barberis Canonico, Cerruti, Loro Piana, Colombo, Zegna Baruffa). Alcune imprese, per indirizzare sempre più i prodotti verso l'alta qualità, hanno puntato molto sulla ricerca e sull'innovazione, seguendo tre direttrici principali: l'evoluzione nei tessuti, attraverso l'utilizzo di fibre sempre più leggere, l'evoluzione nei trattamenti, anche attraverso una ricerca anche improntata alla compatibilità ambientale, e la cura verso il *design* e la riconoscibilità dei prodotti. Al di là dei distretti industriali veri e propri, sono localizzate nel Novarese importanti industrie chimiche (soprattutto nel settore petrolchimico), tra le quali multinazionali come Memc, Akzo, Sarpom, e una realtà in forte sviluppo come Novamont, e farmaceutiche (Takeda, Procos). Tali realtà, seppure tradizionalmente non inquadrabili in una logica di distretto, anche per le medie-grandi dimensioni che caratterizzano molte di esse, hanno creato una rete di attività collegate che presenta un notevole potenziale di sviluppo per l'area. In quest'ottica è senza dubbio di fondamentale importanza il progetto di un distretto sovralocale della chimica, all'interno del quale le risorse dell'area possano essere inserite in un contesto più ampio che ne rafforzi la competitività. Presupposto fondamentale per l'ottenimento di tali risultati e per il loro mantenimento è rappresentato dalla costante attività di ricerca nella quale le aziende chimiche e farmaceutiche sono impegnate. Con riferimento a tali processi di innovazione vanno considerati alcuni punti di eccellenza del territorio, quali l'Istituto Donegani per la ricerca nel settore della chimica, alcune aziende private (tra le più importanti: Novamont, impegnata nella commercializzazione di nuovi prodotti della cosiddetta "chimica verde", Isagro Ricerca, Novara Technology, MBT, Consorzio Trecate Battelle, Sud Chemie Mt) e la presenza dell'Università del Piemonte Orientale. Per il settore della chimica, significativi sviluppi, al di là del rafforzamento di

vocazioni già presenti, potrebbero verificarsi nel settore della cosiddetta "chimica verde", nel quale aziende come Novamont sono impegnate in un'attività di ricerca rilevante.

Per quanto riguarda le funzioni il quadrante si trova in primo luogo in una posizione strategica rispetto agli assi di comunicazione europei, due dei quali si incrociano proprio sul territorio nord-orientale del Piemonte. Ciò permette di delineare una vocazione alla logistica, ad oggi presente soprattutto nell'area novarese, ma potenzialmente in espansione e sempre più indirizzata verso l'intermodalità e le attività ad alto valore aggiunto. La carta strategica di maggiore rilievo per il territorio, complessivamente inteso, è rappresentata dall'organizzazione concreta dello snodo trasportistico tra i due grandi assi dello sviluppo europeo (Lisbona-Milano-Kiev e Suez-Genova-Rotterdam), collocato al centro di quella macroregione padano-alpina che può realisticamente aspirare ad evolvere verso la configurazione di "zona di integrazione mondiale dell'economia", essendo già oggi una delle aree più prospere del pianeta per ricchezza diffusa. La forte connettività al porto di Genova e al retroporto alessandrino, la prossimità allo *hub* internazionale di Malpensa (e l'accessibilità all'aeroporto di Caselle), la presenza di una stazione TAV, le opportunità dischiuse dall'insediamento a Rho della Fiera di Milano, l'apertura a nord attraverso il rilancio dello scalo di Domodossola e il traforo del Lötschberg, la possibile integrazione con i sistemi di mobilità e i valichi del nord-ovest lombardo, costituiscono un insieme di collegamenti dei quali appare difficile sottovalutare il possibile impatto strategico, ma che al momento procedono in modo spesso scoordinato e discontinuo, con diversi tempi di attuazione, e sovente in assenza di quelle opere e soluzioni organizzative di innervamento territoriale che potrebbero moltiplicarne l'impatto in termini di sviluppo economico e territoriale. In particolare si pone il problema di realizzare i nodi di interscambio della piattaforma intermodale e gli interventi viari e ferroviari di accesso in modo tale da



Figura 11 - LE INFRASTRUTTURE NEL QUADRANTE NORD-EST



Fonte: Violi, 2008



servire efficacemente le esigenze logistiche dell'intero quadrante (valorizzando anche gli impianti logistici vercellesi, in rapporto alla prospettiva di integrazione urbana tra Vercelli e Novara), di assicurare l'integrazione e l'accessibilità territoriale di Malpensa, del polo fieristico di Rho Pero e delle aree turistiche del VCO evitando l'ingresso e l'attraversamento della conurbazione milanese. Il nodo attrezzato di Novara-Vercelli (con il pendant di Domo 2) potrebbe anche non essere solamente destinato alle funzioni retroportuali connesse con il trasbordo e la trasformazione delle merci provenienti da sud (in naturale coordinamento funzionale con le specializzazioni dell'alsandrino, con le quali si potrebbero istituire più relazioni di complementarità che occasioni di rivalità), ma anche allo smistamento e alla raccolta delle merci dell'entroterra manifatturiero, sviluppando presso i distretti i necessari servizi di interfacciamento per la promozione delle opportunità logistiche e il coordinamento della domanda delle imprese. La presenza della stazione TAV di Galliate, la possibile funzione di retroporto nei confronti di Malpensa e l'attrazione delle strutture di servizio collegate al Centro Fiere di Rho-Pero, potrebbero favorire l'insediamento di attività terziarie e di servizi qualificati nelle aree a est di Novara rendendo realistica la progettazione di un "Business park" analogo a quelli già presenti in prossimità di altri aeroporti *hub* europei.

Date le caratteristiche dei processi economici e insediativi fin qui delineate, il territorio del Nord-Est piemontese si presenta come estremamente sensibile – per certi versi vulnerabile – dal punto di vista delle componenti ambientali e paesaggistiche. L'inevitabile impatto delle trasformazioni infrastrutturali che si vanno delineando, configurano un sistema ambientale la cui evoluzione deve essere considerata parte integrante dei programmi di sviluppo posti in cantiere, un parametro di giudizio la cui sottovalutazione potrebbe produrre contraccolpi negativi a medio termine anche sotto un profilo strettamente economico. L'attenzione verso la qualità delle dotazioni ambien-

ti e paesaggistiche dev'essere spinta al massimo grado, tanto per i cospicui valori tuttora presenti, da preservare e valorizzare, quanto per i rischi di offesa riscontrati nei processi evolutivi degli scorsi decenni; rischi che sembrano destinati verosimilmente ad aumentare nei prossimi anni, tanto per effetto dei processi di disinvestimento che possono intervenire in aree agricole e manifatturiere, quanto per le nuove infrastrutture e localizzazioni calamitate dalla forte accessibilità.

Il tema della salvaguardia e della valorizzazione del territorio emerge con forza anche per l'importanza che le attività turistiche hanno in alcune aree del quadrante. Due sono i principali poli turistici del quadrante (al di là delle aree urbane): il distretto dei laghi e la Valsesia. Nell'alta Valsesia forti investimenti sono stati realizzati per l'infrastrutturazione e la promozione delle strutture sciistiche, localizzate soprattutto nei due poli di Alagna e di Mera, anche in relazione al collegamento con il comprensorio del Monte Rosa-Cervino localizzato in Valle d'Aosta. Le peculiarità del territorio e la necessità di salvaguardare il paesaggio rendono infatti impossibile pensare a una espansione ulteriore dei flussi e orientano invece le strategie del settore verso la selezione di segmenti pregiati di domanda.

Tema trasversale ai sentieri di sviluppo delineati per il quadrante, che merita un approfondimento specifico, è senza dubbio rappresentato dai processi di formazione, accumulazione e utilizzo della conoscenza, soprattutto nelle attività produttive. Da questo punto di vista l'area presenta una buona dotazione di strutture per la formazione di livello superiore e la ricerca, ben distribuite sul territorio e anche in una certa misura legate alle diverse specializzazioni. In generale, sebbene la preparazione delle risorse umane presenti sul territorio sia generalmente elevata, si riscontra un livello piuttosto basso di collaborazione tra tali strutture e il mondo imprenditoriale, testimoniato anche dall'incapacità di tradurre in pratica quanto prodotto in termini di ricerca pura. Le strategie da per-



Tabella 16 - ANALISI SWOT PER IL QUADRANTE NORD-EST

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
Sistema infrastrutturale	Posizione strategica negli assi di comunicazione europea	Forte impatto ambientale e paesaggistico delle infrastrutture.	Sviluppo e attrazione di attività logistiche di qualità	Duplicazione di attività e funzioni a basso valore aggiunto
Sistema economico	Presenza di specializzazioni economiche diversificate Elevata propensione all'esportazione	Crisi di alcuni settori "tradizionali" (risicoltura; abbigliamento) Scarsa presenza di servizi avanzati per le imprese	Creazione di sinergie tra ricerca ed attività economiche (Chimica e distretti industriali) e tra imprese per la ricerca Sviluppo di nuove specializzazioni	Difficoltà di riconversione/rilancio delle attività tradizionali
Sistema insediativo	Presenza di un patrimonio naturale, storico e culturale diffuso	Dinamiche insediative squilibrate entro tendenze demografiche sfavorevoli	Rafforzamento del ruolo di cerniera fra aree metropolitane milanesi e torinesi.	Dipendenza dalle aree metropolitane per i servizi alle imprese

Fonte: sintesi da Violi, 2008

seguire in questo ambito riguardano in primo luogo una maggiore integrazione tra le strutture di ricerca e il sistema produttivo, al fine di sviluppare prodotti a più alto contenuto di innovazione e qualità, capaci di intercettare segmenti di mercato diversi rispetto ai concorrenti internazionali dei paesi emergenti.

## 2.4 IL QUADRANTE SUD-OVEST

Per quanto sia difficile pensare all'area ricompresa nel quadrante sud-occidentale come ad un'entità unica ed omogenea è peraltro abbastanza evidente che questo territorio condivide alcuni tratti comuni (il diffuso e differenziato tessuto produttivo, l'orientamento agroalimentare, la ricchezza del paesaggio rurale, l'integrazione con la realtà piemontese nei territori più prossimi al territorio metropolitano, i rischi relativi di marginalità di alcune aree montane e vallive, ecc.) insieme ad altrettanti aspetti di differenziazione (sul versante dell'accessibilità infrastrutturale, delle

performance economiche territoriali, ecc.). Una visione più articolata del quadrante conduce tuttavia ad alcune possibili ripartizioni ed immagini. Il settore occidentale della provincia cuneese, gravitante attraverso una raggiera di valli convergenti sulle città di Cuneo e di Saluzzo, si presenta come un'area a forte presenza di imprese multinazionali estere o a imprese originate dal decentramento di fasi operative del settore dei mezzi di trasporto. Il settore orientale della provincia, gravita invece sulle città di Alba e di Bra e sul ricco tessuto culturale ed ambientale delle Langhe; è sede di imprese multinazionali indigene (Ferro e Miroglio), ha registrato negli ultimi anni una forte crescita economica ed una rinnovata immagine legata ai successi in campo enologico ed alla scoperta turistica e gastronomica da parte di una clientela internazionale. Entrambi i territori registrano comunque un ricco e vitale tessuto imprenditoriale (significativa presenza di piccole e medie imprese) ed una positiva situazione economica (sotto il profilo del reddito procapite e del tasso di disoccupazione). Rispetto a



questi profili, l'esperienza dell'astigiano presenta caratteristiche nettamente meno favorevoli, nonostante il fatto che anche in quest'area dimorassero colture vinicole e tradizioni culturali di assoluta eccellenza. Le ragioni di questo mancato successo sono difficilmente individuabili, ma si dipanano attraverso momenti di perdita di autonomia imprenditoriale con l'acquisizione estera di imprese chiave nel settore elettromeccanico come in quello agroalimentare o la crescita per decentramento della componentistica auto nella fascia nordoccidentale del territorio astigiano, e si correlano ad una connettività al polo torinese talmente forte da tradursi inavvertitamente nella dimensione della dipendenza. Tuttavia anche all'interno delle più dinamiche aree del quadrante occorre registrare un punto debole, consistente nella collana di aree di spopolamento e marginalità economica che si distribuisce nelle valli alpine del Cuneese, in misura più intensa di quella – per certi versi analoga – rintracciabile nella parte meno accessibile della collina astigiana. Si tratta di plaghe in rapida deruralizzazione, che rischiano un avvitamento recessivo destinato ad autoalimentarsi tra calo demografico, perdita di funzioni produttive e di servizio, deterioramento ambientale provocato dalla evaporazione del presidio antropico, nelle quali – oltretutto – la frammentazione amministrativa ostacola la formazione di strategie reattive efficaci.

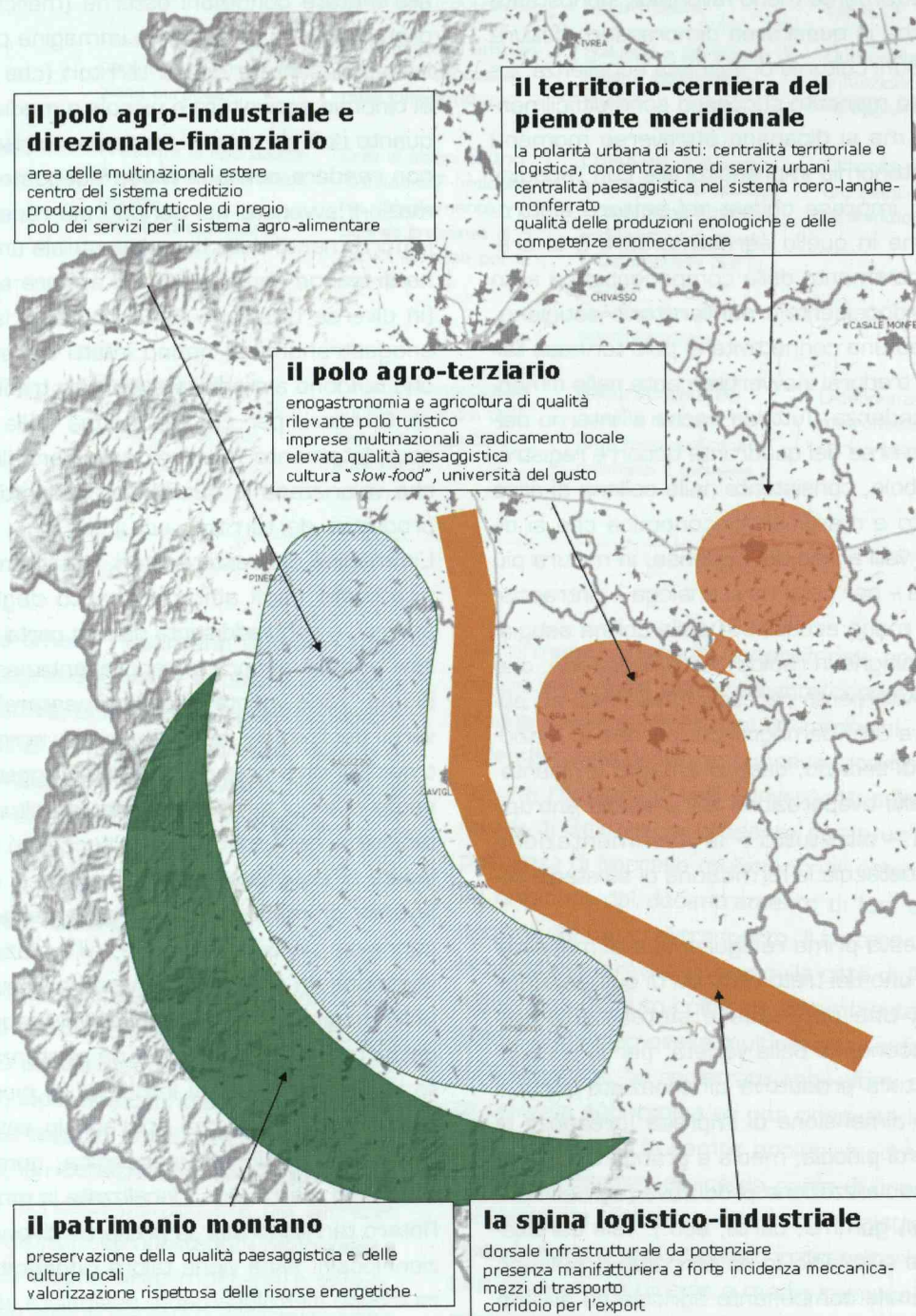
È sufficiente questa prima raffigurazione di massima per evidenziare uno dei tratti distintivi di questo ambito territoriale, che può essere sintetizzato nell'espressione "economia della varietà" per la presenza di una struttura produttiva differenziata sotto il profilo sia della dimensione di impresa (presenza di unità produttiva di piccola, media e grande dimensione) che della specializzazione produttiva (agroalimentare, meccanica, gomma, carta, ecc.). Tale caratteristica affonda le sue radici in un percorso di sviluppo in cui la tradizionale componente agricola ha avviato nel tempo un processo di riconversione e diversificazione grazie al quale le sue dotazioni di base hanno

saputo, nel loro complesso, adattarsi con successo alle mutate condizioni esterne (mercati e contesto produttivo). La consolidata immagine con cui si è soliti rappresentare questi territori (che ruota attorno al binomio agricoltura e piccola e media impresa) per quanto non sia priva di fondamento rischia tuttavia di non rendere conto in modo adeguato delle trasformazioni avvenute nel periodo più recente. Il relativo rafforzamento della base industriale unito all'evoluzione di alcune componenti del settore agroalimentare (in diverse direzioni, dall'agroindustriale al turismo enogastronomico) hanno infatti avviato mutamenti che tendono a modificare il profilo tradizionale di questi territori, per cui l'economia della varietà trova completamento (per ora solo parziale) in iniziative che valorizzano la qualità (dei prodotti, dei processi produttivi, dei territori, ecc.).

L'immagine di questi territori, così come viene percepita tanto dagli abitanti quanto dagli osservatori esterni, è contraddistinta da una certa ambiguità. Talora prevale ancora la rappresentazione tradizionale di una "zona vocata all'agroalimentare", nelle sue diverse declinazioni (agroindustriale, agroturistico), che trova peraltro notevole riscontro oggettivo nella presenza di ampi territori destinati a colture agricole (intensive e non), nel recente successo delle iniziative legate all'enogastronomia e nell'ormai consolidata rilevanza di imprese di varia dimensione, che paiono connesse, in qualche modo, all'evoluzione di questa vocazione. In altre occasioni sembra invece prevalere un'immagine molto diversa, e nella rappresentazione del territorio l'enfasi cade sulla presenza di un "tessuto industriale ricco di imprese" di piccole, medie e grandi dimensioni che operano in settori per certi versi più tradizionali (meccanica, gomma, mezzi di trasporto, carta, ecc.) localizzate in modo diffuso sull'intero territorio (pur in presenza di ovvie specializzazioni locali): essa viene talora ricondotta a una lettura troppo frettolosamente assimilata al modello della "Terza Italia", sottovalutando il peso della grande impresa multinazionale, estera o endogena. Queste di-



Figura 12 - LE POLARITÀ NEL QUADRANTE SUD-OVEST



Fonte: Barella e Zeppetella, 2008



verse immagini, nella realtà dei territori, tendono spesso a fondersi e a sovrapporsi, mettendo a dura prova qualsiasi tentativo di formulare una rappresentazione unitaria di questa parte della regione (per la quale inoltre non si registra certo una sovrabbondanza di ricerche e indagini).

Il lato debole del quadrante è rappresentato dalla dotazione di infrastrutture. Per la provincia cuneese, che comprende le realtà locali a maggior dinamismo economico, gli indici di dotazione relativi alle infrastrutture stradali, ferroviarie e più in generale quelli relativi alle infrastrutture economiche segnalano infatti uno scarto molto rilevante sia rispetto alla media regionale che all'intero Nord-ovest. In posizione più favorevole si colloca invece la realtà artigiana, per la quale gli indici relativi alle infrastrutture sono significativamente elevati (sia rispetto alla media regionale che all'intero Nord-ovest), soprattutto per quanto riguarda le linee di trasporto che la attraversano, ma si tratta di dotazioni che rischiano di avere un impatto relativamente ridotto in termini di opportunità di crescita produttiva. Nel corso degli ultimi anni sono state avviate diverse iniziative che, oltre a colmare il *gap* infrastrutturale, potranno offrire interessanti opportunità di sviluppo territoriale. In questo ambito si segnalano innanzitutto la costruenda autostrada Cuneo-Asti, destinata ad accrescere le connessioni interne fra i territori delle due province, a fornire un collegamento con la rete autostradale nazionale e (forse) a giocare un ruolo rilevante anche all'interno di scenari di scala regionale e interregionale. In effetti, il completamento della connessione autostradale che solca trasversalmente il Sud del Piemonte non può essere circoscritta in un'ottica – rilevante, pur se indubbiamente tardiva – di miglioramento dell'accessibilità a scala locale, ma si pone come una variante interna allo stesso Corridoio Lisbona-Kiev, necessaria a innervare la “*sun-belt*” europea senza appesantire ulteriormente i traffici litoranei. In questo percorso appaiono ragionevoli le richieste e le ipotesi di collegamento Cuneo-Nizza che travalicano le Al-

pi Marittime, riproposte di recente dalla comunità cuneese nell'ambito del progetto “Sistema” Città di Cuneo, Ministero delle Infrastrutture, 2007).

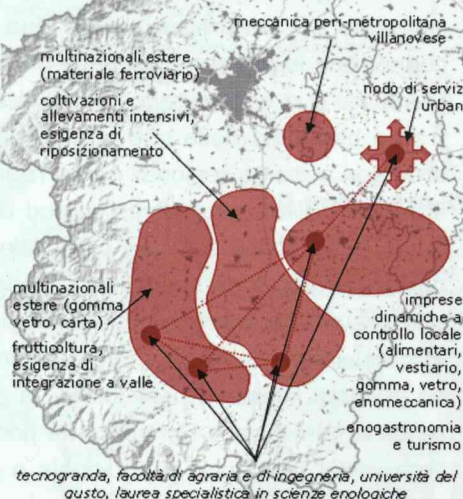
Nel corso dell'ultimo decennio, alcune istituzioni locali si sono peraltro impegnate nell'elaborazione progettuale e nel ricercare alleanze volte a consolidare i tradizionali legami storici e territoriali con la Francia meridionale e i porti liguri, nelle due direttrici che connettono la provincia cuneese (Nizza e Savona). Il Piemonte sud occidentale è infatti nelle condizioni di trarre beneficio dalla sua posizione prossima alle aree non soltanto regionali e interregionali del contesto nord italiano, ma altresì al sud della Francia, al quale è legato da stabili e consolidate relazioni. In questo ambito è da segnalare il “progetto Sistema”, che prevede di agire su due direttrici, quella transfrontaliera verso Nizza e quella in direzione sud verso la costa ligure. In particolare, la prima direttrice tende a configurare Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale e ha come riferimento la città di Nizza, un territorio con il quale esistono da tempo rapporti funzionali e istituzionali. La seconda direttrice, verso il territorio ligure, potrebbe consolidarsi per i reciproci vantaggi derivanti dallo sviluppo di una logistica portuale nell'entroterra. Il suo realizzarsi farebbe assumere a Cuneo – accanto ad Alessandria – il ruolo di porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese (SPILP). In questo quadro va collocata l'ipotesi di realizzare nel territorio cuneese un sistema logistico fortemente orientato a servire il settore agroindustriale e agroalimentare. Presente da alcuni anni nell'agenda delle istituzioni locali (e non solo), l'idea è giunta a un significativo livello di maturazione nell'ambito del progetto Sistema per poi essere ulteriormente sviluppata sia dal punto di vista tecnico che politico in altre sedi (come nel piano strategico di Cuneo, al cui interno viene proposta la realizzazione di un Polo Agro-alimentare dei Servizi per lo Sviluppo.). In particolare, le ipotesi avanzate vanno nella direzione di privilegiare un sistema logistico “policentrico e specializzato”, caratteriz-



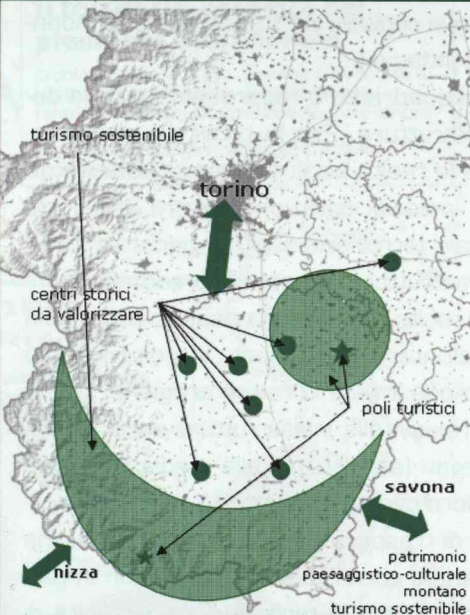
Figura 13 - LE INFRASTRUTTURE NEL QUADRANTE SUD-OVEST

**specializzazioni produttive e nodi del sapere e dell'innovazione**

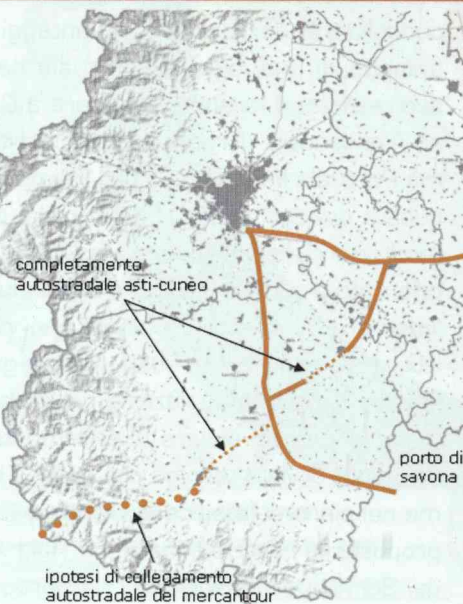
*attività diffuse: auto, mezzi di trasporto, gomma, legno, estrattive, macchine, alimentare*



**i valori ambientali e il sistema dei beni storico-culturali**



**il sistema delle infrastrutture autostradali – idee progettuali**



**le connessioni ferroviarie e la logistica – idee progettuali**



Fonte: Barella e Zeppetella, 2008

zato da strutture di dimensioni non elevate, focalizzate sui settori di eccellenza, espressione delle vocazioni economico-produttive del Piemonte meridionale. Queste ipotesi hanno poi trovato una ridefinizione nel 2008 nell'ambito dei Programmi territoriali integrati promossi dalla Regione Piemonte. Per quanto riguarda il territorio cuneese si prevede la realizzazione di un'infrastruttura logistica specializzata su diverse filiere agroalimentari (carni, prodotti lattiero-caseari, or-

tofrutta), comprensiva di una piattaforma intermodale integrata con impianti comuni per la selezione, la conservazione e il *packaging*. Per tale opera si è giunti a individuarne la collocazione su un'area localizzata lungo la statale Cuneo-Fossano, in prossimità dell'autostrada Asti-Cuneo di prossima realizzazione. È inoltre prevista, nei pressi di Fossano, la costruzione di un importante nodo di interscambio modale.

**Tabella 17 - ANALISI SWOT PER IL QUADRANTE SUD-OCCIDENTALE**

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
Sistema infrastrutturale	Completamento del sistema autostradale (AT-CN).	Legami deboli fra conoscenza e produzione. Dotazione infrastrutturale in parte insufficiente o da rafforzare.	Messa in rete dei centri della conoscenza. Rafforzamento delle connessioni verso l'esterno.	Moltiplicazione dei poli logistici senza visione strategica.
Sistema economico	Base produttiva diversificata. Capacità di innovazione di prodotto. Presenza di multinazionali. Crescita delle produzioni agro-alimentari di qualità.	Mancanza di cultura organizzativa. Scarsa attitudine a ricerca e sviluppo. Scarsità di saperi di alto livello. Scarsa propensione a fare rete.	Rafforzamento delle filiere produttive (trasformazione e commercializzazione prodotti agroalimentari). Costruzione di una filiera turistica integrata.	Difficoltà a mantenere livelli di competitività adeguati come conseguenza della scarsità di saperi di alto livello.
Sistema insediativo	Ricchezza delle risorse storico-culturali e del paesaggio.	Espansione edilizia poco controllata.	Valorizzazione delle risorse culturali e paesaggistiche diffuse (UNESCO).	Consumo eccessivo delle risorse territoriali e del paesaggio.

Fonte: sintesi da Barella e Zeppetella, 2008



La struttura di base del sistema di gestione delle risorse umane è basata su tre pilastri: la selezione, la formazione e la valutazione. La selezione è il processo di individuazione delle persone che possiedono le caratteristiche necessarie per svolgere un determinato ruolo. La formazione è il processo di sviluppo delle competenze e delle conoscenze delle persone. La valutazione è il processo di misurazione delle prestazioni delle persone.

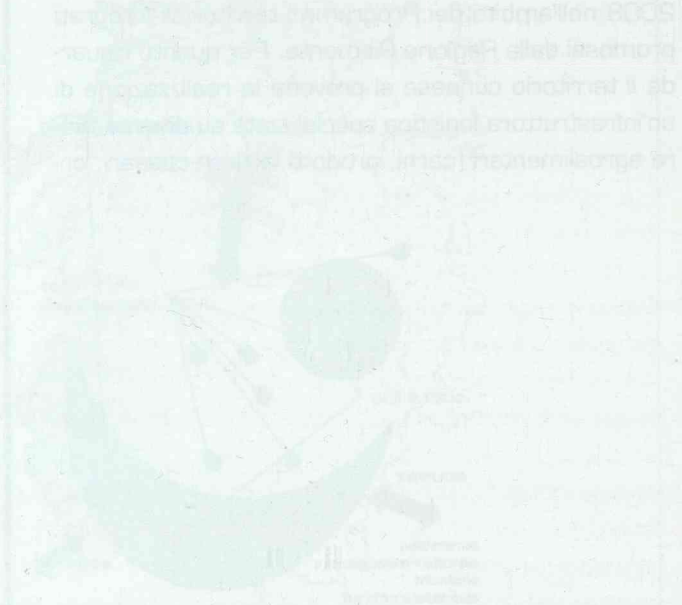
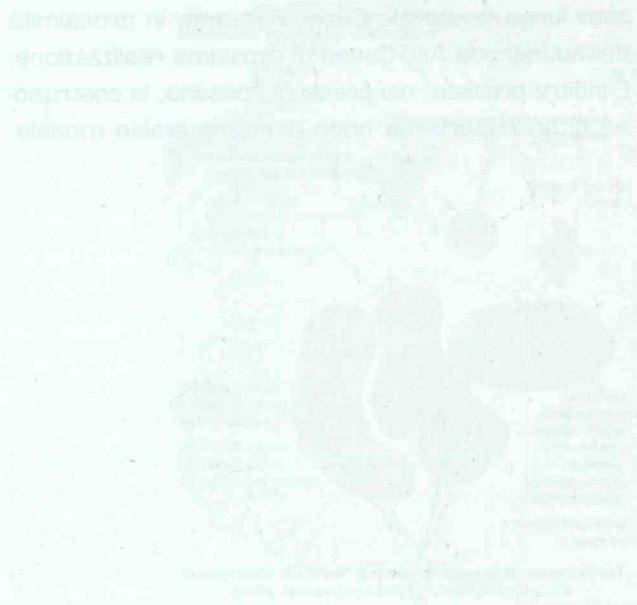


Figura 1. La struttura di base del sistema di gestione delle risorse umane.

Definizione	Obiettivi	Strumenti	Metodi	Indicatori	Rilevanza
Selezione	Identificare le persone che possiedono le caratteristiche necessarie per svolgere un determinato ruolo.	Questionari, interviste, test, prove pratiche.	Analisi dei dati, confronto dei risultati.	Numero di persone selezionate, qualità delle selezioni.	Alta rilevanza per la gestione delle risorse umane.
Formazione	Sviluppare le competenze e le conoscenze delle persone.	Corsi, seminari, workshop, training.	Analisi dei dati, confronto dei risultati.	Numero di persone formate, qualità delle formazioni.	Alta rilevanza per la gestione delle risorse umane.
Valutazione	Misurare le prestazioni delle persone.	Questionari, interviste, test, prove pratiche.	Analisi dei dati, confronto dei risultati.	Numero di persone valutate, qualità delle valutazioni.	Alta rilevanza per la gestione delle risorse umane.
Prestazioni	Misurare le prestazioni delle persone.	Questionari, interviste, test, prove pratiche.	Analisi dei dati, confronto dei risultati.	Numero di persone valutate, qualità delle valutazioni.	Alta rilevanza per la gestione delle risorse umane.

Figura 2. La struttura di base del sistema di gestione delle risorse umane.

**Per concludere:  
un esempio  
di cooperazione  
inter-regionale**



Il compito di tirare le fila del discorso fin qui svolto appare decisamente più arduo di quello solitamente richiesto al paragrafo delle conclusioni. Non è infatti questa la sede per giudicare della fondatezza delle tesi e delle ipotesi avanzate nei numerosi contributi sviluppati nell'ambito del Progetto Nord; nel contempo sembra azzardato avventurarsi nel tentativo di ragionare in merito a quale sia il ruolo del Piemonte nel più generale contesto costituito dalle regioni del Nord. In questa parte finale del lavoro pare invece utile fare cenno ad un'interessante iniziativa che, non sposando necessariamente le ipotesi del Progetto Nord, si pone tuttavia in relazione ad esso sotto il profilo delle politiche relative al governo del territorio. Alcune di queste infatti (ad es. i trasporti, la logistica, ecc.) richiedono necessariamente un'approccio di carattere sovra ed interregionale orientato alla condivisione di politiche e di prospettive di sviluppo. In questo ambito, a partire dal 2007, le Regioni del Nord hanno costituito un Tavolo Interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile della macro-regione Padano-Alpina, insediandosi a seguito della sottoscrizione, nel febbraio del 2007, della Carta di Venezia da parte degli Assessori delle Regioni Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, e Veneto e delle Province di Trento e Bolzano. Questa struttura, funzionante su base volontaria, è stata un'occasione per uno scambio di esperienze nel campo della pianificazione territoriale e per la costruzione e la condivisione di visioni comuni relative al capitale territoriale e socio-economico delle regioni coinvolte.

Il lavoro del tavolo ha stabilito un sistema di dialogo permanente tra le istituzioni regionali in merito a diversi temi di rilievo per la pianificazione dei territori, e ha promosso molteplici azioni per:

- lo scambio di conoscenze sulle politiche territoriali e di *best practices* nello sviluppo di azioni e strumenti di pianificazione territoriale;

- lo sviluppo di visioni condivise che sono state recepite nei documenti di pianificazione regionali;
- l'attivazione di sinergie per progetti di cooperazione europea che partono dal riconoscimento di bisogni condivisi;
- l'attivazione di tavoli di confronto relativi al tema delle risorse idriche, delle reti ecologiche, dei nodi infrastrutturali.

Un primo risultato raggiunto dal Tavolo è consistito nella redazione di tre tavole tematiche (figure 14, 15 e 16<sup>1</sup>) che rappresentano in maniera sintetica e unitaria i sistemi urbani, infrastrutturali e ambientali del Nord. Tali tavole sono diventate parte dei Piani Territoriali di alcune delle Regioni coinvolte.

Ciò che sembra più interessante di questa esperienza, e che si collega direttamente a quanto esposto nelle pagine precedenti, è il tentativo di affrontare il tema del governo delle dinamiche territoriali secondo una prospettiva di scala vasta. Il Nord è inteso in quella sede come il territorio reale prodotto dalle interazioni fra dinamiche sociali, economiche e istituzionali che seguono logiche e scale non necessariamente riconducibili entro limiti amministrativi dati. Collocare il Piemonte (o una parte di esso) nel contesto del Nord sembra essere sempre più un'operazione necessaria per gli attori di politiche, al fine di comprendere su quali dinamiche le loro azioni si innestino, e dunque quali effetti possano derivarne.

Gli obiettivi che il Tavolo si propone per il futuro sembrano essere in linea con questo approccio. In particolare le Regioni coinvolte si propongono di:

- costituire un riferimento tecnico-scientifico permanente, per le attività di governo delle rispettive amministrazioni regionali, in merito alle tematiche della pianificazione, della programmazione ed dello sviluppo territoriale;
- implementare la definizione di una visione comune e

<sup>1</sup> Le immagini qui riprodotte sono state curate in particolare dalla Regione Veneto.

di una comune identità sovraregionale, per promuovere la Macro regione padano-alpina quale modello di un policentrismo funzionale e istituzionale capace di rendere evidente e riconoscibile l'enorme potenziale e le specificità delle nostre regioni, che rappresentano complessivamente una delle grandi MEGAs che nello Schema di Sviluppo dello Spazio europeo sono indicate come "...auspicabili attori territoriali macroregionali nella competizione mondiale";

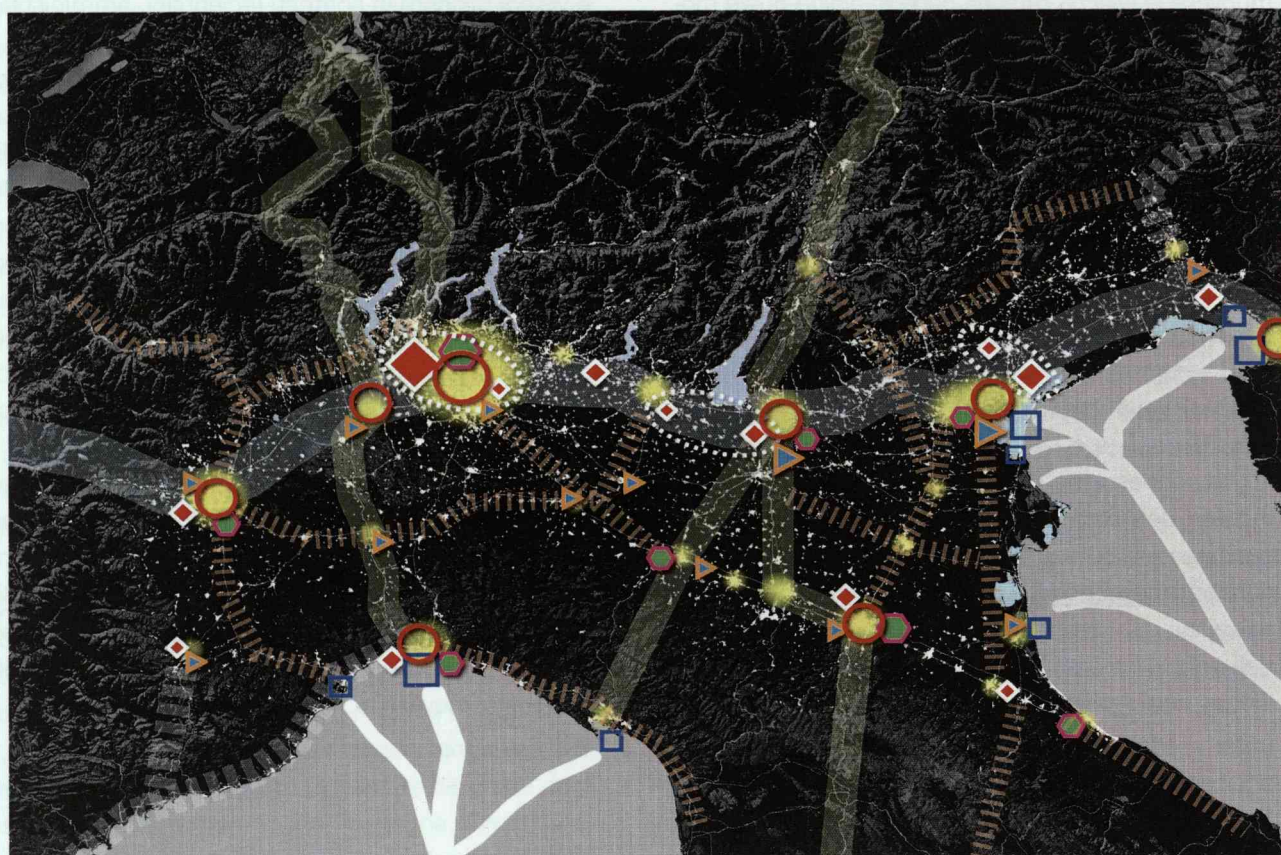
- proseguire, alla scala sovraregionale, il confronto sugli strumenti di pianificazione di ciascuna Regione, con una particolare attenzione da un lato ai territori di confine e dall'altro alle infrastrutture urbane, di connessione e ambientali che attraversano i territori del Nord Italia;
- sviluppare la dotazione di conoscenze comuni e di banche dati condivise, fattore decisivo per la costruzione di analisi condivise delle questioni territoriali in gioco e per l'individuazione di soluzioni coordinate, con l'obiettivo di fare del Tavolo interregionale



un punto di raccordo fra iniziative, analisi, dati e visioni prodotti in contesti (scientifici, amministrativi e politici) differenti;

- rafforzare iniziative "sperimentali", alla scala interregionale, ossia costruire, su problematiche specifiche e in ambiti territoriali circoscritti, approfondimenti progettuali che permettano fra l'altro di individuare forme di *governance* multilivello (ad esempio fra Regioni ed enti locali) più efficaci ed esperienze concrete di copianificazione territoriale;
- proseguire nelle iniziative di partecipazione comune a progetti di cooperazione europea (nell'ambito di programmi quali MED, Spazio Alpino, Central Europe, ESPON);
- favorire il confronto sui temi connessi alla pianificazione e al governo del territorio, anche al fine di favorire il dibattito e il confronto con le istituzioni centrali e europee promuovendo l'attenzione alla dimensione territoriale quale aspetto determinante nella definizione di politiche nazionali e comunitarie e nel promuovere la coesione territoriale.



Figura 14 - SCHEMA DELLE RETI INFRASTRUTTURALI DELL'AREA PADANO-ALPINO-ADRIATICA



-  ambiente collinare/montano
-  ambiente antropizzato
-  ambiente costiero

### nodi strutturali

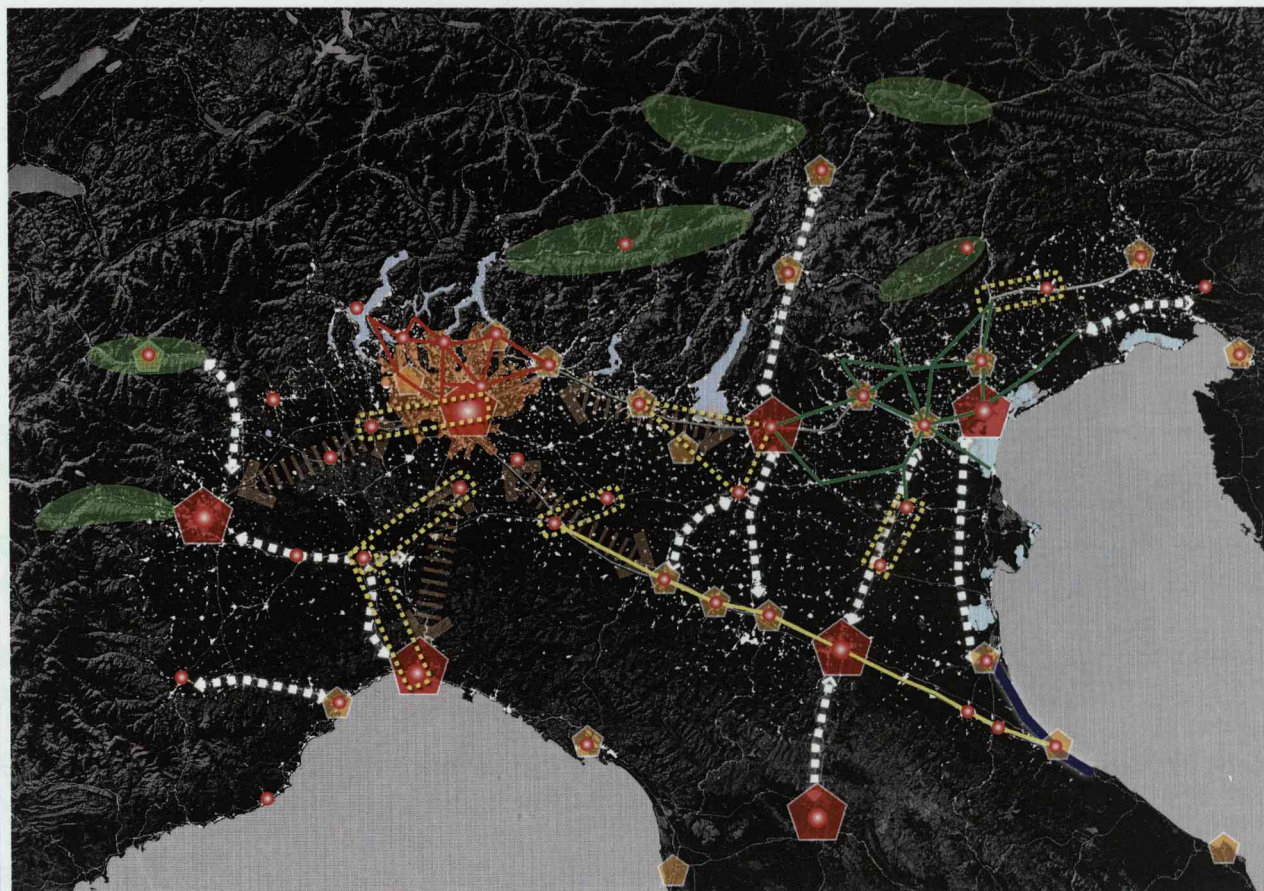
-  polo urbano principale
-  european transport node
-  aeroporto/ sistema aeroportuale
-  porto
-  hub interportuale
-  fiera

### assi strutturali

-  asse strutturale principale - Corridoio 5
-  altri Corridoi Europei
-  autostrada del mare
-  direttrice di connessione europea
-  direttrice di connessione interregionale



Figura 15 - SISTEMA DELLE POLARITÀ URBANE DELL'AREA PADANO-ALPINA-ADRIATICA



ambiente naturale



ambiente antropizzato



ambiente costiero



Transnational/National  
FUAs



sistema metropolitano  
milanese



sistema policentrico  
veneto



dorsale policentrica  
emiliana



sistema Brianza-  
Grandi laghi lombardi



principale sistema  
vallivo alpino



città lineare costiera



potenziale sistema  
urbano interregionale

### sistema urbano



città capoluogo



Metropolitan European  
Growth Areas (MEGAs)

### connessioni urbane



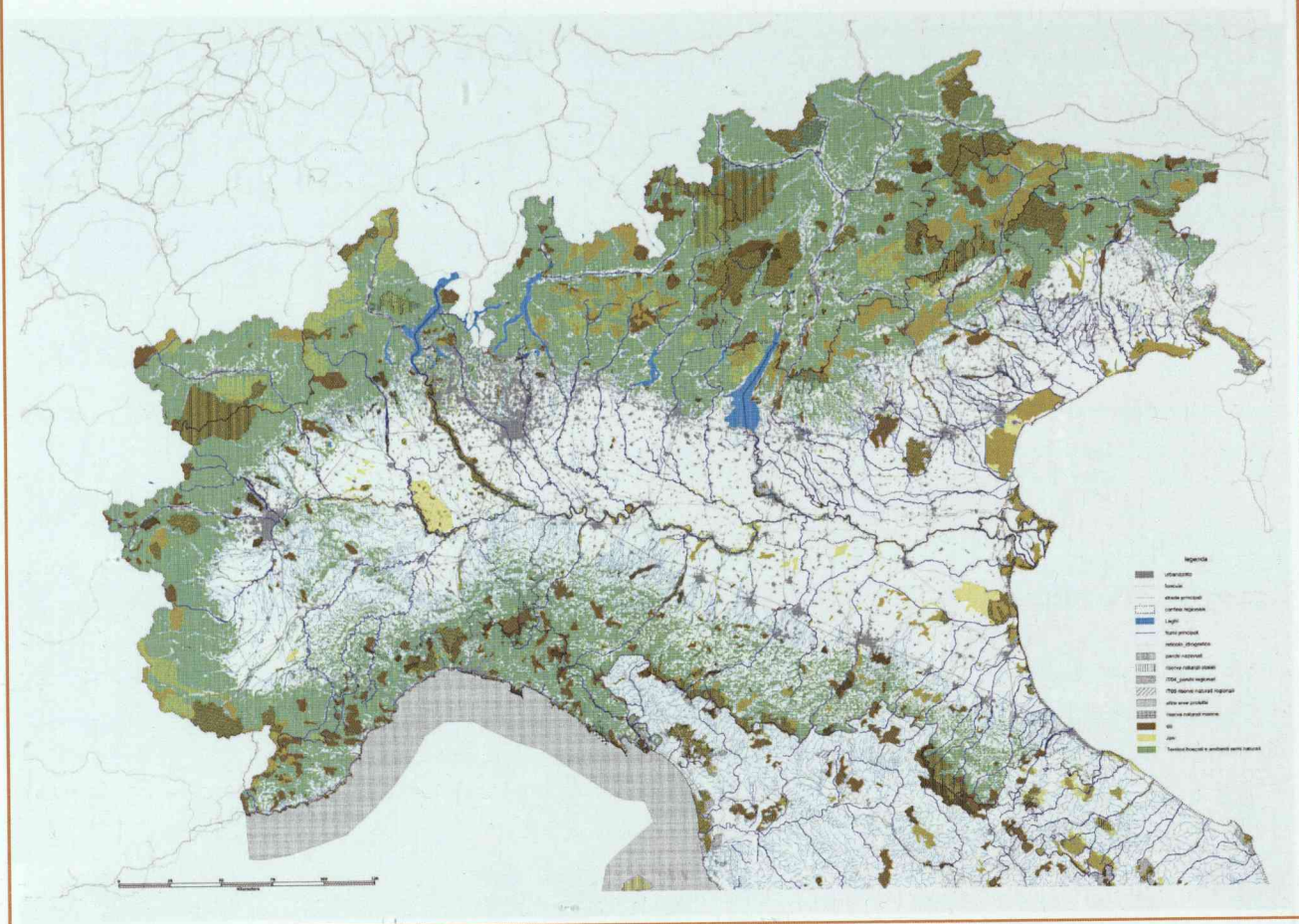
Milano - sistemi urbani  
regionali



connessione  
interregionale



**Figura 16 - SISTEMA AMBIENTALE DELL'AREA PADANO-ALPINA-ADRIATICA**



## TESTI DI RIFERIMENTO

- Bagnasco, A., *Il Nord: una città-regione globale?*, in Perulli, P e Pichierri, A (a cura di) (2010), in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino
- Barella, D., Zeppetella, P. (2008) *I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del sud-ovest*, Terzo rapporto triennale sugli scenari evolutivi in Piemonte, Ires-Piemonte, Torino
- Bargero, C. (2008), *I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del sud-est*, Terzo rapporto triennale sugli scenari evolutivi in Piemonte, Ires-Piemonte, Torino
- Besana, A. e Salone, C. (2010), *Ercole al bivio: Torino fra primato regionale e aperture macroregionali*, in Conti, S. (a cura di), *Il Piemonte*, Bruno Mondadori, Milano
- Buran, P. (2008), *In mare aperto*, Terzo rapporto triennale sugli scenari evolutivi in Piemonte, Ires-Piemonte, Torino
- Buran, P. (2010), *Quattro Piemonti, una regione*, in Conti, S. (a cura di), *Il Piemonte*, Bruno Mondadori, Milano
- Butera, F. (2010), *Innovazioni senza sistema*, in Perulli, P e Pichierri, A (a cura di), in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino
- Camagni, R. e Dotti, N.F. (2010), *Il sistema urbano*, in Perulli, P e Pichierri, A (a cura di), in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino
- Casalino, C., Mazzoccoli, A. (2008) *I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del nord-ovest*, Terzo rapporto triennale sugli scenari evolutivi in Piemonte, Ires-Piemonte, Torino
- Conti, S. (a cura di) (2010), *Il Piemonte*, Bruno Mondadori, Milano



Feltrin, P. (2009), *Le onde lunghe dello sviluppo territoriale del Nord*, relazione presentata in occasione del Seminario Progetto Nord, Torino, luglio 2009

Grandinetti, R. (2010), I territorio delle imprese nell'economia globale, in Perulli, P e Pichierri, A (a cura di), in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino

Mela, A. (2010), Le polarità metropolitane, in Conti, S. (a cura di), *Il Piemonte*, Bruno Mondadori, Milano

Perulli, P e Pichierri, A (2010) Introduzione. La crisi italiana e il Nord, in Perulli, P e Pichierri, A (a cura di), in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino

Senn, L. (2010), Infrastrutture per rafforzare la connessione, in Perulli, P e Pichierri, A (a cura di), in *La crisi italiana nel mondo globale. Economia e società del Nord*, Einaudi, Torino

Violi, C. (2008), *I quadranti del territorio piemontese: le prospettive del nord-est*, Terzo rapporto triennale sugli scenari evolutivi in Piemonte, Ires-Piemonte, Torino





Fabrizi, P. (2010). La crisi lunga della crisi per la crisi del Nord, relazione presentata in occasione del Seminario Prospetto Nord, Torino, luglio 2010.

Gradoventi, N. (2010). I territori della crisi per la crisi globale, in Pirelli, P. e Pichler, A. (a cura di), La crisi del Nord, Torino, Editrice.

Walt, A. (2010). L'economia del Nord, in Pirelli, P. (a cura di), Il Nord, Milano, Editrice.

Pirelli, P. e Pichler, A. (2010). Il Nord, in Pirelli, P. e Pichler, A. (a cura di), Il Nord, Milano, Editrice.

Pirelli, P. (2010). L'economia del Nord, in Pirelli, P. e Pichler, A. (a cura di), Il Nord, Milano, Editrice.

Pirelli, P. (2010). L'economia del Nord, in Pirelli, P. e Pichler, A. (a cura di), Il Nord, Milano, Editrice.

**Ufficio Editoria IRES:**

Maria Teresa Avato, Laura Carovigno

**Videoimpaginazione:**

Edit 3000 srl - Torino

**Stampa:**

IGF - Industria Grafica Falcicola

©2010 IRES

Istituto di Ricerche Economico Sociali del Piemonte

via Nizza 18 - 10125 Torino

Tel. +39 011 6666411 - Fax +39 011 6696012

[www.ires.piemonte.it](http://www.ires.piemonte.it)

ISBN 978-88-96713-06-8

*Si autorizza la riproduzione, la diffusione e l'utilizzazione  
del contenuto del volume con la citazione della fonte.*

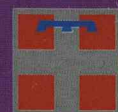






50°

ISTITUTO DI RICERCHE ECONOMICO SOCIALI DEL PIEMONTE



REGIONE  
PIEMONTE